Europe : 0 fr. 60 — Autres pays : 0 fr. 70.

Tous les Samedi

LA VIE AU GRAND AIR

BASSE POINTE

sse Pointe, par Simonian et Basse Terre, à M. E. de Saint=
ary, entraînée par G. Milton et montée par O'Connor, a rem=
té le Prix du Conseil Municipal (2.400

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

PARFUM ULTRA PERSISTANT THISBÉ ED. PINAUD

PRENEZ GARDE, Madame

Vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de **THYROIDINE BOUTY**, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* **LABORATOIRE**, **Bis, R. de Dunkerque, Paris**, contre mandat-poste de 10f. **TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.** En ayant soin de bien spécifier : ***Thyroidine Bouty.***

VICHY ÉTAT — PASTILLES VICHY-ÉTAT — La Boîte : 0f.50 cent.

Après les repas 2 ou 3
PASTILLES VICHY-ÉTAT
Facilitent la Digestion
LA POCHETTE 0f50
(Nouvelle Création)
Boîte ovale **2** fr. *Coffret de 500 gr.* **5** fr.

FAUTEUILS mûs par la personne assise
DUPONT
10, rue Hautefeuille
PARIS (VIe)
Téléphone 818-67
Envoi Fco du Catalogue
Aucune Succursale

L'ÉGYPTE EST A 4 JOURS SEULEMENT DE PARIS

on y voyage CONFORTABLEMENT, RAPIDEMENT & ÉCONOMIQUEMENT

PAR LES

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ÉGYPTIEN

PORT-SAID au CAIRE
(4 h. 1/2)
1re classe : 24 fr. 60
WAGON-RESTAURANT

ALEXANDRIE au CAIRE
(3 heures)
1re classe : 22 fr. 65
WAGON-RESTAURANT

LE CAIRE - LOUXOR
OU VICE-VERSA
(13 h. 1/2)
par les TRAINS DE LUXE
ou les EXPRESS DE JOUR
avec WAGON-RESTAURANT
1re classe : 53 fr. 25
Supplément de Wagons-Lits dans le Train de Luxe . . . . 25 fr. 90

LOUXOR - ASSOUAN
OU VICE-VERSA
(6 h. 1/2)
1re classe : 23 francs
WAGON-RESTAURANT

Pour tous renseignements demander au SERVICE DE PUBLICITÉ DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EGYPTIEN, au CAIRE, la brochure illustrée "L'HIVER en EGYPTE", *envoyée GRATUITEMENT*

Se procurer le Nouveau Guide Illustré :
" COMMENT VISITER L'EGYPTE "
en vente à la Librairie HACHETTE.
79, boulevard Saint-Germain, Paris.
PRIX : 3 francs.

TRAINS A COULOIR & WAGONS-LITS ET RESTAURANTS

LA MEILLEURE HUILE

POUR TOUS MOTEURS

GARGOYLE — MARQUE DÉPOSÉE

Vacuum Mobiloils

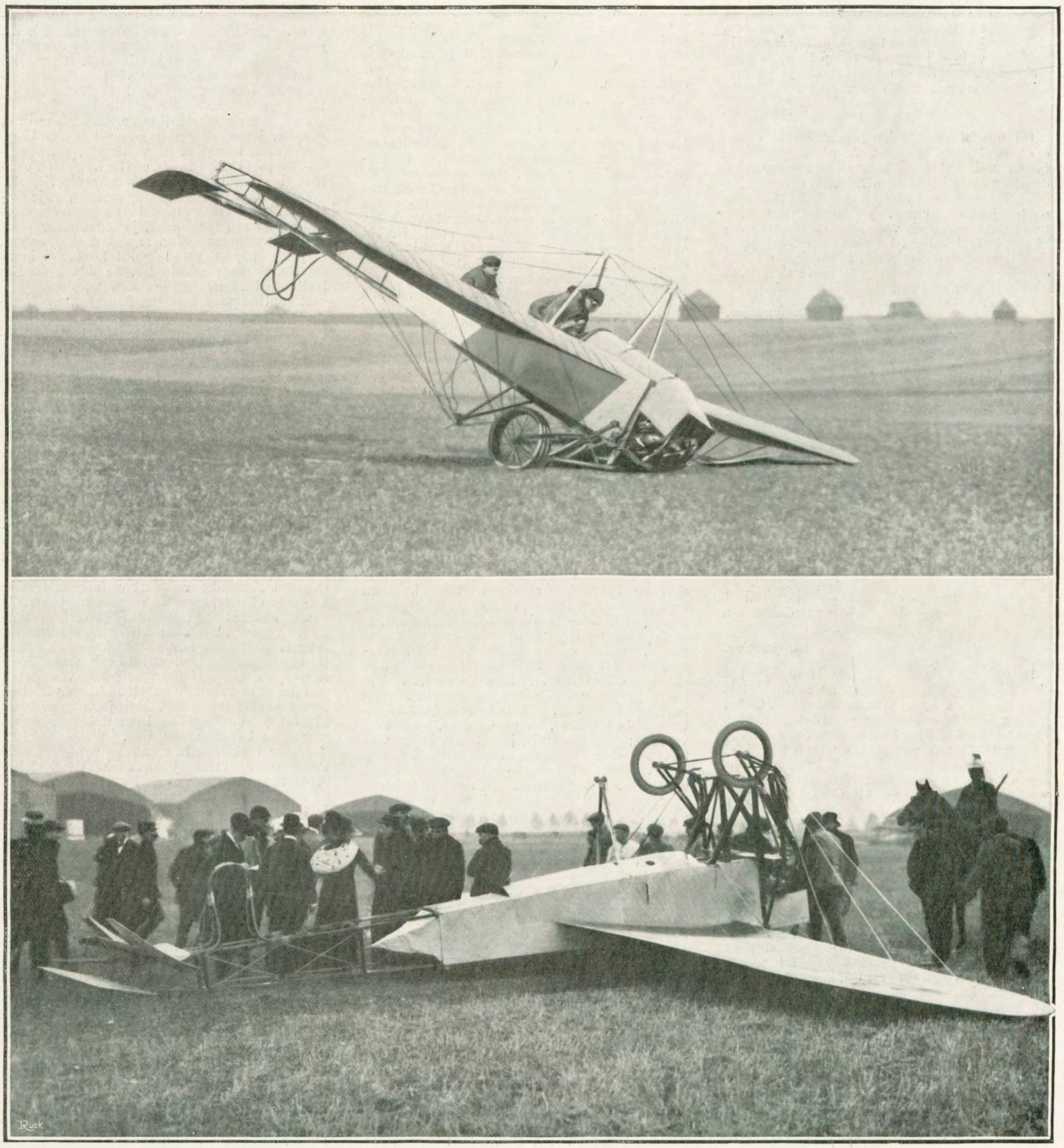
Tous droits de reproduction et de traduction sont réservés pour tous pays. Copyright in U. S. A. by Pierre Lafitte & Cie, October 14 th 1911.

La Vie au Grand Air

ABONNEMENTS :
France, 24 francs. — *Étranger*, 28 francs.
Changement d'adresse à 0 fr. 75
Les abonnés bénéficient de 6 fr. 50 par an sur les acheteurs au numéro et reçoivent en outre gratuitement les numéros spéciaux et de nombreuses primes dont la liste est envoyée sur demande.
Les abonnements d'un an peuvent être payés en deux fois.

14 Octobre 1911 — N° 682
ÉDITIONS PIERRE LAFITTE & Cie
Direction et Rédaction : 90, av. des Champs-Élysées, Paris — Tél. 528-64-66-68
Salle d'exposition : 9, Avenue de l'Opéra.
Messageries : 56, Avenue du Maine.
Publicité : HUGUET, DE PALLISSAUX & Cie, 11, boulevard des Italiens.

PUBLICITÉ
Pages d'Annonces, la ligne .. .. 2 fr.
La page .. .. 600 fr.
Encartage .. .. 750 fr.



ANDRÉ BEAUMONT TOMBE DEUX FOIS LE MÊME JOUR

Le triomphateur des trois grandes épreuves de l'année, Paris-Rome, le Circuit Européen et le Tour d'Angleterre, André Beaumont qui n'avait jamais jusqu'ici brisé d'appareil depuis qu'il est redevenu civil, a subi vendredi dernier par deux fois les attaques de la malchance. Peu familiarisé encore avec les monoplans Blériot du Concours d'aviation militaire, il procédait à des essais. Le matin, avec le 140-chevaux, dans un atterrissage brusque il piquait de l'avant dans le sol, et l'après-midi, avec le 100-chevaux, il capotait en entrant en contact avec la terre. Projeté hors de l'appareil, il se fracturait le péroné. En haut, l'accident de la matinée, en bas, celui de l'après-midi.

MON JOURNAL DE BORD AU MAROC[1]

Par HENRI BRÉGI

Nous avons la bonne fortune de pouvoir donner le journal de bord fait par Henri Brégi au cours de son splendide vol au Maroc, le premier en campagne, de Casablanca à Fez. Nos lecteurs sauront apprécier l'intérêt de cette publication.

Casablanca, 5 septembre 1911.

VOYAGE excellent. Il fait une chaleur torride. A mon arrivée à Casablanca, je suis présenté aux autorités de la ville et je pars au camp français pour reconnaître un terrain propice où je pourrai mettre mon appareil à l'abri.

6 septembre.

On procède au déchargement de la caisse contenant mon Bréguet. Ce n'est pas chose facile, mais l'aide de la marine nous permet d'opérer assez rapidement. Voilà l'appareil à quai. Le difficile maintenant est de le transporter jusqu'au camp. Nous recourons à la troupe. Avec huit chevaux, nous arrivons péniblement sur la plage. La route étant défoncée, nous démolissons une roue. Impossible d'avancer plus loin. Nous restons là toute la nuit. A part cela tout va bien.

7 septembre.

Nous arrivons à tirer l'appareil de sa caisse et le transportons directement au camp. Je pars à cheval dans les environs, pour chercher les terrains favorables en cas d'atterrissage forcé. Comme hangar, c'est maigre, ou plutôt inexistant. Je suis simplement logé contre un remblai et là, nous procèderons demain matin au montage.

Je suis présenté au général Ditte et demain il y aura réunion au Consulat avec toutes les autorités de la ville.

8 septembre.

L'appareil est presque monté. Je vais à la réception du Consulat. Le général Ditte m'invite à dîner avec tout son état-major. Demain, je pense pouvoir essayer mon Bréguet. Je compte prendre avec moi le courrier civil et militaire, pour lequel mon passager Lebaut a fait faire des timbres spéciaux.

9 septembre.

Réglage de l'appareil et des ailerons que j'ai changés. Je vérifie la queue. Le moteur était légèrement encrassé, nous le nettoyons. Enfin, je peux faire le premier essai. Tout s'est bien passé : j'ai décollé sur la plage en ligne droite. J'avais tout mon volant à fond en avant et tout le gauchissement à droite. Les Marocains s'extasient sur cette machine qui « fait du vent ». Tout l'état-major était présent. Nouvel essai demain.

10 septembre.

Je suis sous ma grande caisse avec une mauvaise table. Le siroco souffle avec ardeur. Il nous amène une poussière odieuse venant du désert. Impossible de voir à trois mètres devant soi. Mon mécanicien Dupont est là avec quatre autres mécaniciens, soldats français. Le moteur est couvert d'une forte bâche, donc nous n'avons rien à craindre. Vers 7 heures et demie le temps se lève : il fait très beau. Je me prépare à faire un second vol de réglage. Tout va bien, après un petit coup d'incidence à l'aile gauche. La plage est belle pour les essais, mais la marée baisse. Après trois vols en ligne droite, je me sens un peu secoué par les remous et le vent augmentant avec une rapidité fantastique, j'atterris immédiatement et fais garer l'appareil à l'abri d'un dénivellement du sol, d'une bâche et de ma caisse. Voilà le hangar, c'est restreint! Je suis prêt à faire un vol sur la ville et à partir ensuite pour Fez, si tout va bien. J'ai un oncle à Fedhala, à 25 kilomètres de Casablanca, je voudrais aller le voir en aéroplane. J'ai une carte de l'état-major faite exprès pour moi, avec tous les points de repère marocains, donc tout est combiné pour le grand voyage. Le temps seul m'arrête. Au fond ce n'est pas une mauvaise chose, car j'apprends ainsi à connaître les divers vents de ce pays.

11 septembre.

Ce matin, impossible d'essayer mon Bréguet. à cause de la marée haute et du vent. Il me faut attendre le soir. Je sors. Le moteur tape mal. Je recommence les essais et je m'aperçois qu'une pipe d'admission s'est ouverte sur le côté. Tout va bien maintenant. Mais la plage est encombrée. Enfin je vais voler sur Casablanca. Les Marocains appellent l'appareil « la tente volante » et « la machine qui vole ». Nous emportons des proclamations écrites en arabe pour la soumission des tribus. Je les lancerai par-dessus bord. Ma carte est très détaillée ; je la place, mon dérouleur fonctionne bien. Malheureusement, l'appareil se trouve en plein air, au bord de la mer. J'aurais voulu un hangar très simple. Je n'ai pu l'obtenir. Un orage est survenu et mon biplan a pris toute l'eau. Aussi, dans quel état était-il le matin ? A 6 heures, j'étais au terrain, mais il n'y avait rien à faire, tant l'appareil était mouillé. Il m'a fallu attendre qu'il sèche. Dès que j'ai pu y réussir, j'ai pris mon vol et fait le tour de la Chaouia, en passant par Fedalha. Je suis passé sur la ville à plus de 1.500 mètres et suis revenu en vol plané me poser sur la plage.

Je partirai probablement demain. Ce soir petit vol vers 5 heures et demie au-dessus de la jetée, car le général Beaulieu prend le bateau pour la France.

Rabat, 12 septembre.

Ce matin, à cinq heures, l'appareil était paré, tout était prêt, les outils à bord, les drapeaux arborés, les proclamations en arabe pour la soumission des Marocains entassées. Je crois que cela peut avoir une grande influence sur eux, car « la tente volante » les plonge dans la plus profonde stupéfaction.

Je fais monter Lebaut dans l'appareil, le chef de la poste est là, le Consul, etc..., toutes les autorités militaires et civiles sont au complet. On roule l'appareil sur la plage, le moteur tourne très régulièrement ; pendant ce temps, on timbre les lettres pour Rabat, Meknès, on me fait ensuite passer le courrier, un sac rempli de lettres. Adieux touchants ! et je pars ; je passe au-dessus de Fedalha, mon oncle a dû me voir, je suis la côte à une hauteur de 500 mètres, un peu secoué, mais tout va bien ; par moments, je ralentis les gaz et fais des signes à mon compagnon, afin qu'il soulève un peu le compte-gouttes de l'huile, et qu'il pompe la pression. Malheureusement, le bruit du moteur nous empêche de nous expliquer et je suis forcé de faire moi-même cette manœuvre. Enfin, au bout de 40 minutes, j'aperçois Rabat, à belle hauteur, je contourne la ville, et atterris, après avoir reconnu mon terrain, dans l'enceinte militaire, où je suis reçu aux cris de : « Vive Brégi, vive son passager! »... Au moment où le colonel de la Varenne se présente à moi, la *Marseillaise* se fait entendre, et on m'invite, ainsi que Lebaut, à prendre le champagne au camp, musique militaire en tête, le colonel est à côté de moi, et un employé de la poste vient m'apporter une lettre afin que je lui remette le courrier. Je lui demande un reçu des paquets de lettres ; ce reçu vaut la peine d'être gardé. Je suis ensuite invité par le colonel de la Varenne, commandant les troupes de Rabat, je parle longuement avec lui de l'aviation et de son avenir aux colonies. J'attends ici le général Monier qui doit arriver demain matin. Par conséquent, je ne partirai qu'après-demain pour Meknès et Fez, sans m'arrêter à Meknès, sauf pour y déposer le courrier. A Fez, si tout va bien, je ne pense pas traverser le Maroc et aller à Oran, je reviendrai directement à Casablanca par la voie des airs, et je retournerai aussitôt en France.

14 septembre.

Toujours accueilli de façon charmante par les notabilités militaires et le Consul de France, j'allais voir mon appareil vers 8 heures et demie. Je vérifiais l'allumage, les bougies, les commandes du stabilisateur et du gauchissement, puis faisant le plein d'essence et d'huile, je me préparais en un mot pour la deuxième étape. Vers 11 heures j'étais prêt. Le général Monier venait me rendre visite accompagné du général Ditte, du consul de France et de tous les officiers.

Je leur fis la description de mon appareil, et ensuite, j'essayai mon moteur Canton Unné qui rendait très bien. Bien entendu, ceci se passait toujours en plein air, car les hangars n'existent plus depuis mon arrivée au Maroc.

On remit des bâches sur le moteur, et je rentrai à l'hôtel en compagnie de tous ces messieurs. Dans l'après-midi, je montais sur une mule, accompagné d'un sapeur à mes ordres, et je me dirigeais vers le point le plus éminent de Rabat pour m'orienter. Je parvenais très facilement à reconnaître ma route,

Réception pour dîner au Consulat, nous rentrons nous coucher avec Lebaut, pour nous lever de très bonne heure le lendemain matin.

15 septembre.

4 h. 45. — Debout! je fixe ma valise qui renferme mon smoking, un costume, trois chemises, quatre faux-cols, deux caleçons et deux paires de manchettes ainsi que quelques affaires de toilette. Nous nous dirigeons vers le camp où je fais presser le départ. Le moteur est mis en marche pour un essai au point fixe. La poste m'est remise, puis : « Lâchez tout! » Une fois décollé, le moteur se met à avoir des ratés, j'atterris et je cherche le cylindre qui me manque. Lors de mon atterrissage, je suis plaqué de 5 mètres par un remous violent. Heureusement que j'étais encore assez haut, et l'atterrissage s'effectue dans un champ à côté du camp. Malheureusement c'était un terrain très défectueux, rempli de grosses pierres. Je devais cabrer complètement et j'effectuais l'atterrissage sur la queue ; celle-ci au contact du sol envoyait le volant sur moi. Je supportais tout de même le choc, mais le tube de la direction se cassait à la fourrure et le volant me restait dans la main gauche. L'appareil était arrêté sans autre casse. Mais je m'apercevais bientôt que la plaque qui tenait le ressort de soupape est également brisée.

Je me mets aussitôt en mesure de réparer. Pour la direction, j'emmanche deux fourrures l'une à côté de l'autre et pars ensuite en quête d'un atelier. Je trouve une corde et je fabrique moi-même la plaque en question. Tout était terminé et réparé quelques instants après, grâce au propriétaire de l'atelier mécanique, M. Gaudin.

Je partirai donc demain matin pour Fez.

16 septembre.

Les réparations terminées, je fis mes préparatifs de départ pour aujourd'hui, où j'arrivai à 5 heures du matin sur le terrain. Je constatai, après avoir fait marcher le moteur, qu'une autre plaque soulevant le ressort était cassée ; vivement je réparai et me préparai à partir. Le moteur est mis en marche par les soldats du génie. Il avait l'air de tourner ; je donnai le départ, et nous partîmes.

Je sens très bien que mon moteur ne rend pas bien ; néanmoins je fais un vol autour de la ville, et me rendant compte que je ne peux continuer, je viens me reposer à la place, en effectuant un virage. Aussitôt je regarde le moteur. Une pipe d'admission est fendue sur le côté. Je suis donc encore retardé d'une journée. Aussitôt je me mets au travail, mais je commence à m'énerver. Une fois la réparation terminée, exténué de fatigue, je vais me coucher.

17 septembre.

A 4 heures et demie, réveil ; nous nous rendons au départ. Je fais tourner à nouveau le

(1) Voir la double page.

moteur qui ne rend pas très bien. Lebaut se place sur son siège, et nous partons ; le temps n'est pas fameux, je reste sur le champ pour exécuter mon vol d'essai, mais je fais néanmoins le tour de la ville. Lebaut me fait signe qu'il a très chaud, je descends aussitôt et en effet, je remarque que le radiateur est bouillant. Une pièce qui retient le ressort d'échappement, s'est cassée. Aussitôt, je vais en fabriquer une autre et me mets en mesure de la remonter.

Je rentre très tard, après avoir vérifié soigneusement mon moteur et mon appareil.

18 septembre.

J'exécute un vol sur le camp. Les vagues de chaleur et le chauffage subit de l'atmosphère produisent des remous vraiment terribles.

Toutefois, je partirai demain matin pour Fez si le temps le permet et tâcherai de revenir à Casablanca d'une seule traite par la voie des airs. Tout va bien !

Rabat-Meknès. 19 septembre.

A 4 heures et demie, je prépare ma valise et monte à cheval pour me rendre sur le terrain où se trouve l'appareil, gardé par la troupe.

Une fois arrivé, je vérifie mes soupapes que je graisse avec soin, et mes fils de gauchissement de direction. J'ouvre le robinet d'essence et d'huile et m'assure du plein. En position avec mon passager à bord, deux zouaves vigoureux lancent l'hélice.

5 heures 35 ! — Je lève la main en signe de départ, je prends immédiatement de la hauteur : 200, 300 mètres et je m'engage sur la ville de Rabat, traverse le Bou Regreg, ensuite la ville de Salé, suivant la forêt de Mamora ; je tâche de me repérer, chose peu facile, la piste étant invisible, le terrain très sombre, avec du brouillard de chaleur, le soleil, et en face le vent nord-est. Je suis par conséquent en très mauvaise posture pour ce voyage. Une vague de chaleur me prend à 300 mètres environ, mes lunettes se collent aux yeux, je monte encore : mon baromètre marque 1.000 mètres. Cette satanée vague de chaleur se fait encore sentir. Je grimpe toujours, j'atteins 1.500 mètres et 1.800 mètres en quelques minutes. Mon passager grille littéralement et se retourne pour ne pas recevoir directement en pleine figure, cette chaleur augmentée de celle du moteur. A l'aide de ma boussole, je pique droit vers l'est en me servant également du soleil comme point de repère ; puis, sans regarder sur ma carte, je constate mon passage sur le premier poste de Tiflet et je passe en ligne droite.

Contournant ensuite la vallée, j'arrive dans la partie montagneuse : deux grandes chaînes de montagnes se présentent à moi. Un feu es allumé sur la droite, à 450 mètres d'altitude, à 15 kilomètres de Souk-el-Arba. Je commence à être secoué terriblement, des poches d'air chaud faisant le vide sous mon appareil. Ces remous me font descendre de 2 à 300 mètres d'un seul coup. Mon Bréguet résiste, c'est le principal. Je monte encore, passe la chaîne de montagnes et j'enregistre 2.000 mètres. J'arrive sur la gorge où se trouve, dans le fond, Souk-el-Arba, Je passe un cours d'eau, l'Ourbeht. A ce moment, un vent de travers me prend et l'appareil bascule... Je vire de bord et prends la vallée en face, je lutte de mon mieux. Exténué, je me laisse déporter hors de ma route. J'avais fait allumer un autre feu à 15 kilomètres, sur l'autre versant de la montagne et je peux facilement reprendre ma direction.

Il faut dire qu'entre Rabat et Meknès il n'y a pas un terrain propice en cas d'atterrissage forcé, rien que des vallées et des montagnes.

En outre, du côté de Souk-el-Arba nous avons essuyé plusieurs coups de feu ; j'ai très bien distingué des flocons de fumée qui se détachaient nettement d'un groupe d'indigènes ; mais nous étions trop haut et les balles marocaines n'ont pas pu trouver leur but.

Enfin, devant moi s'élargit un plateau où, dans le fond, auprès d'une montagne, une tache blanche se dessine, c'est Meknès, et je me dirige de ce côté.

J'allais passer sur Meknès, lorsque subitement mon moteur s'arrête. J'essaie de le faire reprendre, rien à faire, la pression vient de baisser subitement. Maintes réflexions se posent dans ma tête sans pouvoir deviner ce qui m'arrive ; néanmoins, je présumais que je n'avais plus d'essence. De 2.100 mètres tel que le marque mon baromètre, je commence à descendre en vol plané et en spirale, l'hélice complètement arrêtée, en quête d'un terrain propice ; j'aperçois aussitôt sur le flanc de la montagne près de Meknès un terrain qui me semble cultivé ; j'effectue une grande courbe, relève mes lunettes, et descends tout doucement sur le terrain prévu, qui est bel et bien une terre défrichée.

Aussitôt atterri, je saute à terre et vais voir mon carburateur... plus une goutte d'essence.

Les officiers de la garnison de Meknès accourent à cheval à notre rencontre. Un capitaine se présente et aussitôt une garde est mise auprès de l'appareil ; deux chevaux nous sont amenés et nous allons au camp français accompagnés de tous ces messieurs. Je donne le moment du départ pour 5 heures de l'après-midi, je fais la sieste après déjeûner, et vers trois heures, accompagné de deux mécaniciens de la télégraphie sans fil, je me rends au lieu d'atterrissage avec de l'essence et je charge 80 litres.

Je ne comprends pas comment j'ai pu user 80 litres en 1 h. 45 ; il faut dire que mon pointeau ne fermait pas très bien, et dans les vagues de chaleur, des flammes de l'échappement sortaient de 5 à 6 centimètres, chose que je n'avais jamais constatée auparavant, sauf en cas de surchauffage de la température.

5 heures. — Je remplis d'essence le réservoir mais ne puis être prêt qu'à 5 h. 45, trop tard pour repartir. Cependant, j'aurais bien désiré arriver à Fez le même jour. Je fais tourner le moteur, et garer l'appareil contre le mur d'un jardin, une bâche sur le moteur. Trois quarts d'heure après, je me trouve au camp, où nous dînons avec tous les officiers. Je suis installé pour passer la nuit dans une mauvaise cabane en roseaux avec un lit en paille...

Je parviens à m'endormir à grand'peine.

Fez, 20 Septembre 1911.

4 h. 1/4. — Un lieutenant vient me réveiller, m'apporte de l'eau et une serviette, je me lève, et 10 minutes après on me présente un cheval sellé. Je l'enfourche et j'arrive à 5 h. 10 sur le terrain, aussitôt j'enlève les bâches de mon appareil, et je prépare le départ.

L'hélice est particulièrement longue à mettre en route, et je ne prends mon vol qu'à 6 heures moins 12.

En passant sur le camp français, je suis salué par le drapeau tricolore, qui s'abaisse trois fois à mon passage. Je regrette de ne pouvoir répondre, le mien étant fixé à un des montants extérieurs.

Je prends de la hauteur et rencontre à nouveau ma satanée vague de chaleur, qui heureusement ne porte que très peu.

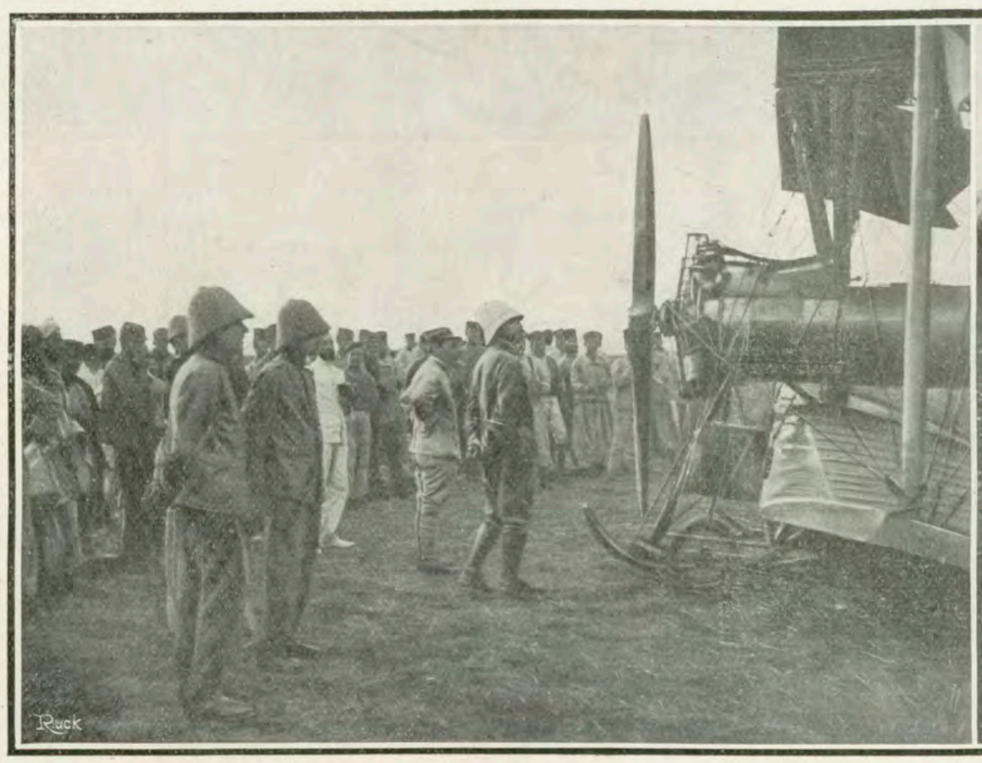
Je suis pourtant très long à monter à 300 mètres, enfin je débouche de cette plaine dans une autre. Je peux me repérer facilement quoique pas mal secoué et je reconnais Nismaïl que je devais rencontrer sur ma droite. Montant encore, au bout de 35 minutes, j'arrive à Fez... Quelle joie !... Je me mets à chanter, tant je suis heureux !

Je contourne la ville en lançant les proclamations écrites en arabe, et j'atterris ensuite, après avoir reconnu mon terrain, à côté du camp français.

Telle fut mon arrivée à Fez, et celle de mon brave biplan Bréguet qui fut merveilleux pendant le dur voyage.

Aussitôt entouré par les officiers supérieurs de la garnison, on me donna quelques nouvelles de Paris. Depuis une semaine, je n'étais plus au courant de quoi que ce soit. Il ne me reste plus rien à dire, sauf le bonheur que j'éprouve à avoir été le premier pilote ayant fait un raid aérien au Maroc.

HENRI BRÉGI.



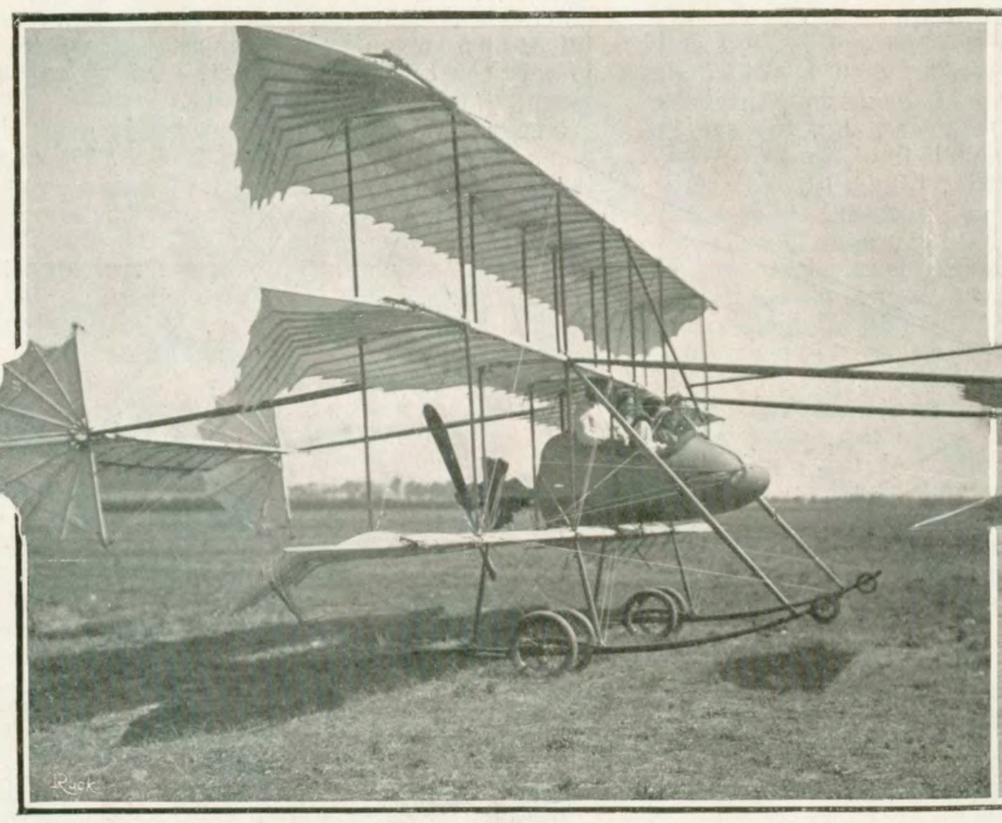
La visite du phénomène.

Les officiers français et l'envoyé du sultan se font expliquer le fonctionnement de l'appareil à son arrivée à Fez. (Détails techniques : biplan Bréguet, moteur Salmson).

Le transport des bagages.

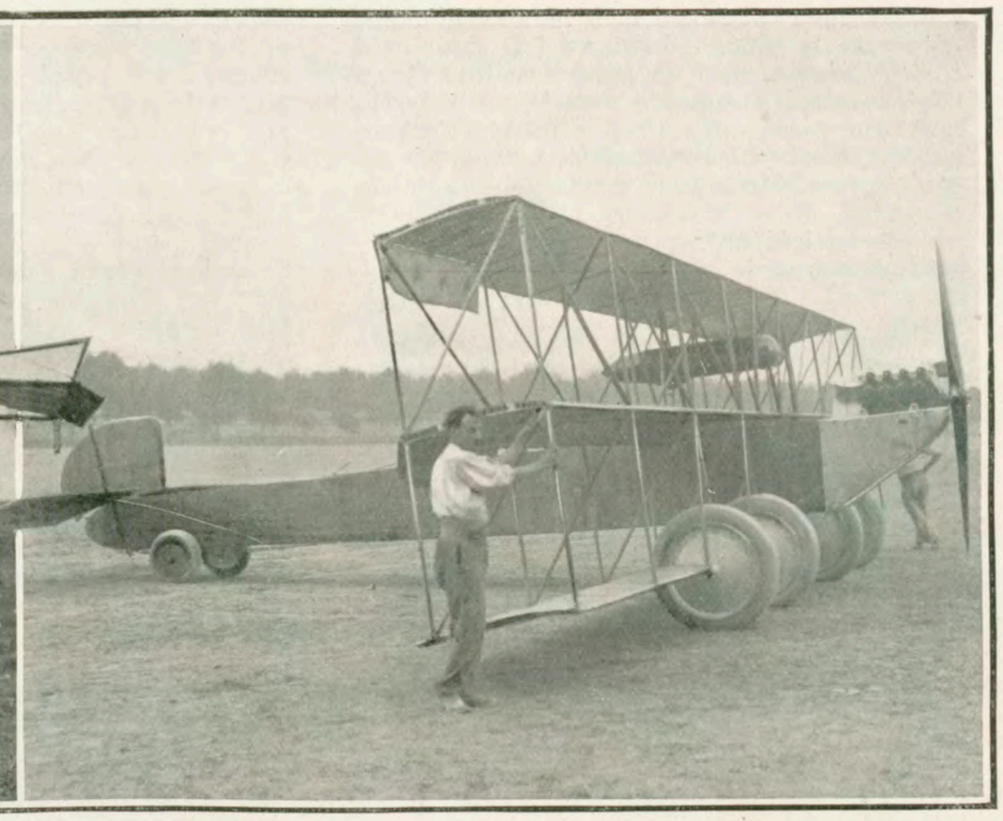
Le commandant de La Varenne donne des ordres à un soldat indigène pour aller porter les bagages de Brégi et de son passager.

LE CONCOURS D'AVIATION MILITAIRE



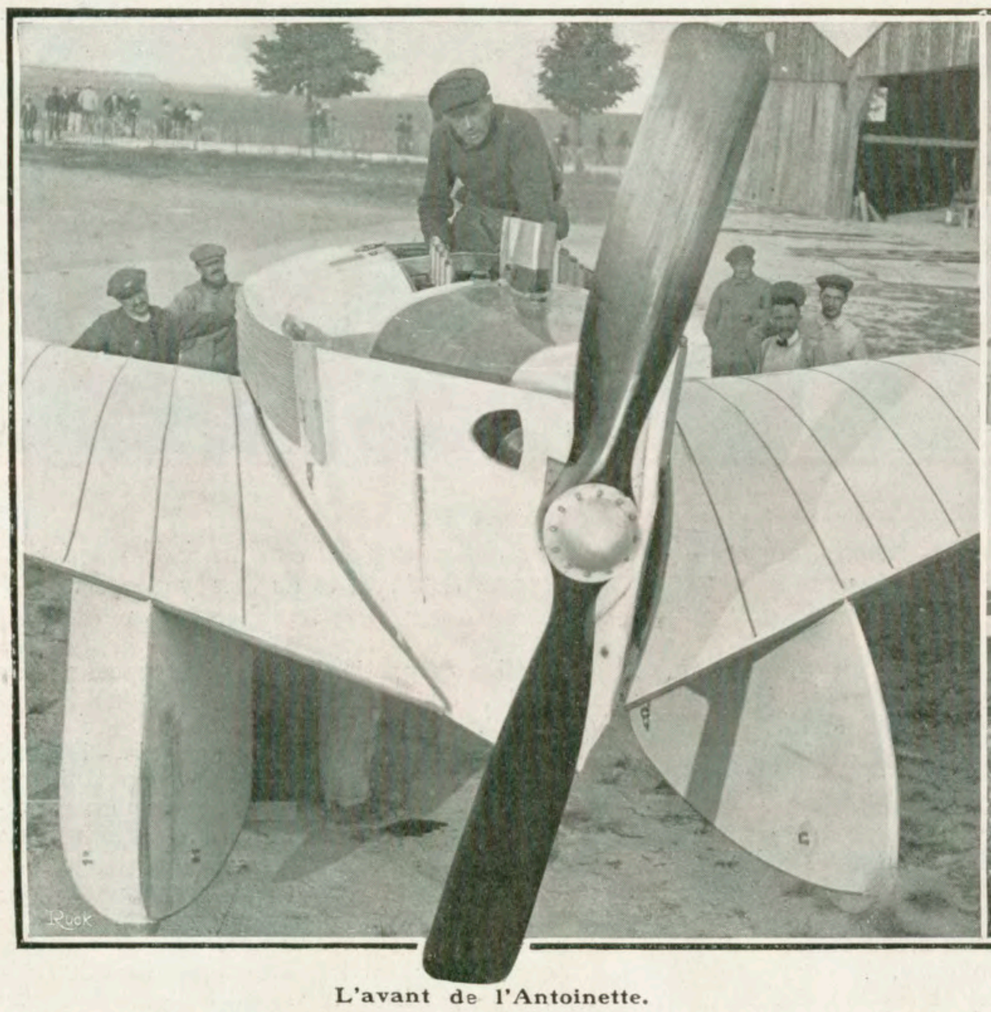
Le triplan Paulhan.

L'appareil de Louis Paulhan, l'un des plus curieux du concours, a déjà accompli de beaux vols au cours des essais.



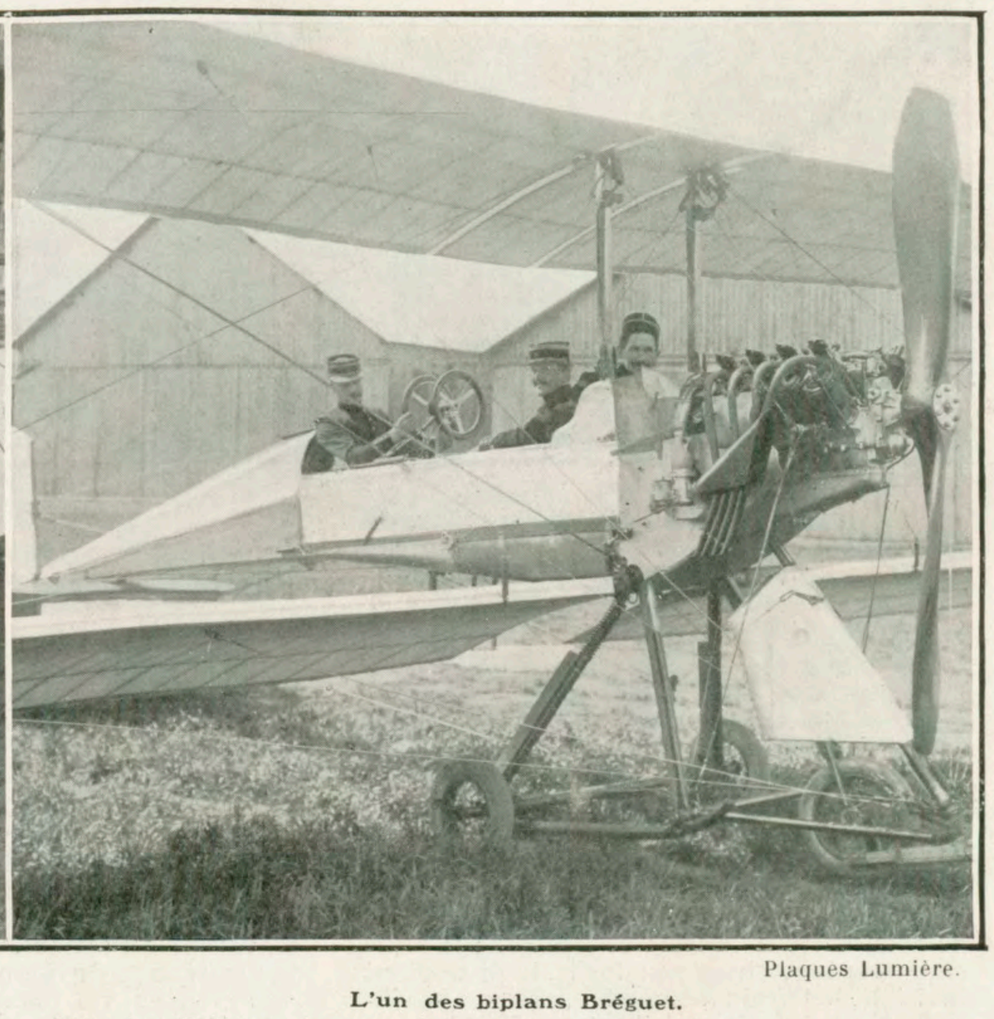
Le biplan Astra.

Le biplan Astra est muni de roues pleines, spéciales, lui permettant de traverser des gués, voire même des cours d'eau.



L'avant de l'Antoinette.

Le monoplan, que Latham a accepté la tâche de conduire à la victoire dans le concours, ne sera pas le moins original lorsqu'il évoluera dans les airs.



L'un des biplans Bréguet.

L'équipe Bréguet s'annonce comme formidable. Il n'y en a pas moins de six parmi les engagés: Louis Bréguet lui-même, Moineau et Henri Brégi sont parmi leurs pilotes.

Plaques Lumière.

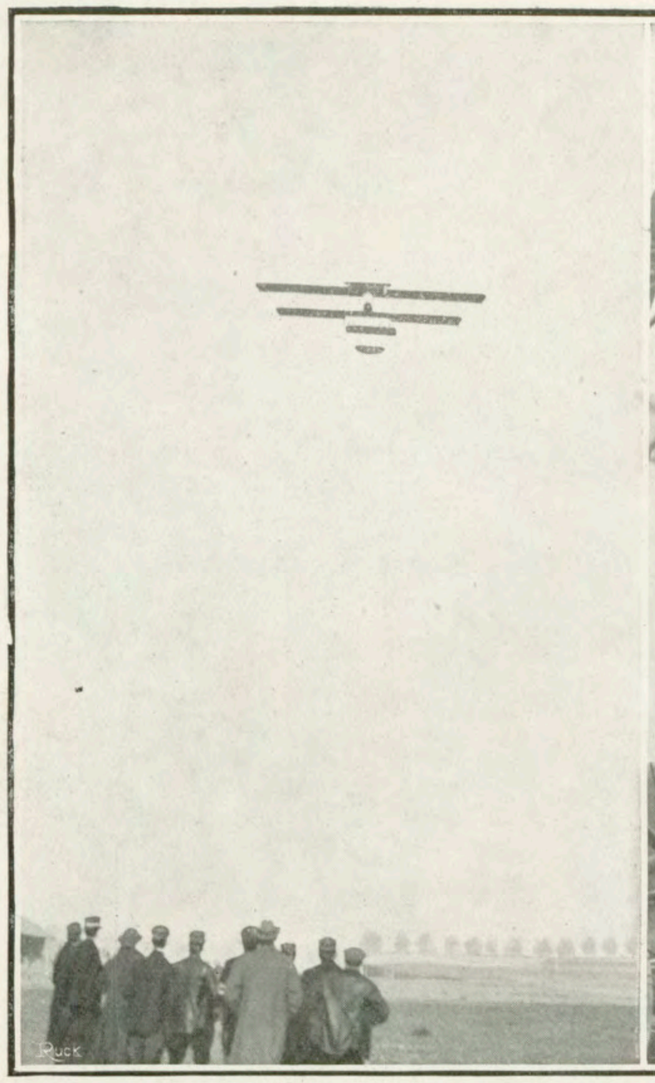
Jusqu'ici, la caractéristique des concours d'aviation militaire a été surtout les mauvais temps. Tous les pilotes s'étaient rendus dès le premier jour à Reims. Ils furent vite déçus. La pluie, le vent, le brouillard s'en donnaient à cœur joie, empêchant tout essai. Parfois une accalmie se produisait, inondant d'espoir l'âme des intéressés, hélas! elle ne durait pas longtemps. Et les aviateurs en étaient réduits à demeurer à l'aérodrome, de l'aurore jusqu'au crépuscule, de façon à se trouver toujours là si, par hasard, les éléments songeaient à devenir plus cléments pendant quelques minutes.

Tous voudraient procéder à des essais, car la plupart de ceux qui pilotent des appareils ne les connaissent qu'imparfaitement. Ils sont en conséquence obligés de faire diligence, parce que le temps passe et plus les épreuves seront passées rapidement, plus les chances de casse se trouveront réduites.

Etant données les conditions rigoureuses du concours, il a fallu construire solide et partant augmenter la puissance des moteurs, pour emporter dans les airs les charges importantes exigées : 300 kilos de poids et trois passagers, sans compter le carburant et l'huile pour 300 kilomètres. L'avenir nous dira si c'est là la bonne formule. Il semble cependant qu'à augmenter le nombre des cylindres, on risque de rencontrer plus de pannes. L'accident d'André Beaumont a été causé essentiellement par cette ignorance où il était de l'appareil qui lui était confié. Il voulut s'en servir comme il manie le 50 chevaux habituel, il termina en vol plané, mais fut plaqué et le capotage en résulta. Il est à redouter que d'autres chutes viennent attrister les opérations du concours. Souhaitons qu'elles ne présentent pas plus de gravité. Dans tous les cas, il semble qu'on puisse déclarer sans crainte que l'appareil, qui aura réussi à se soumettre à toutes les conditions et à se classer premier de l'épreuve de vitesse, est certainement, à l'heure actuelle, le plus robuste et le moins dangereux. Et notre reconnaissance sera acquise à l'autorité militaire qui nous permettra de faire cette constatation.

J. B.

LES APPAREILS DU CONCOURS MILITAIRE

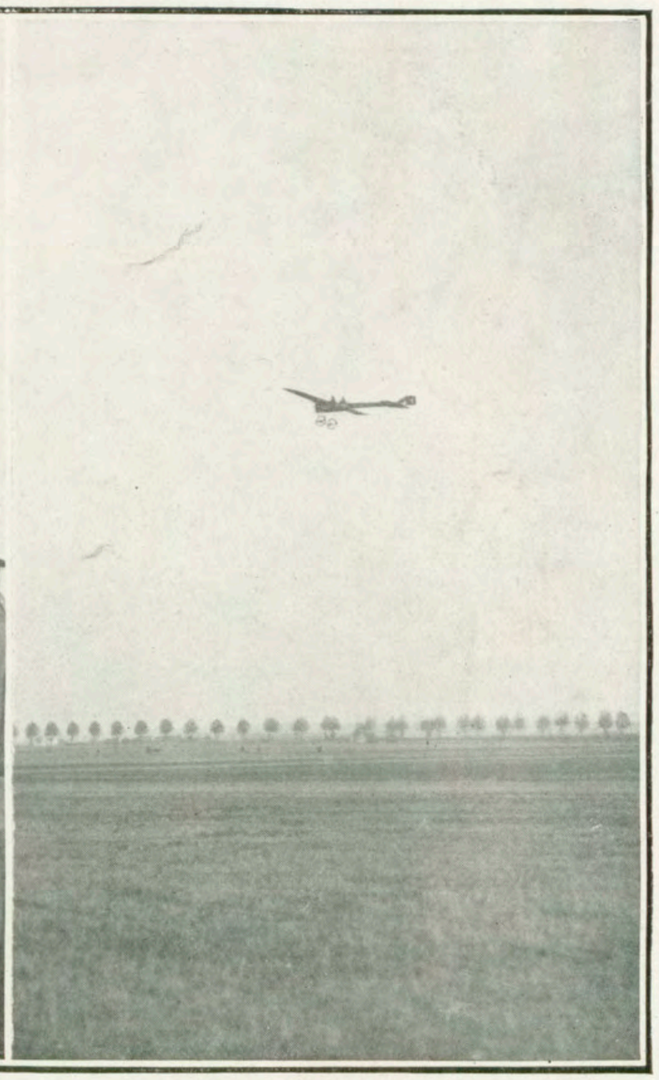


Frank Barra.

Frank Barra a été le premier à réussir une des épreuves éliminatoires. (Détail technique : biplan Farman, hélice intégrale Chauvière.)

Un essai de Vidart.

Vidart emmène deux passagers, avec la pleine charge, dans un vol d'essai. (Détail technique : monoplan Deperdussin.)

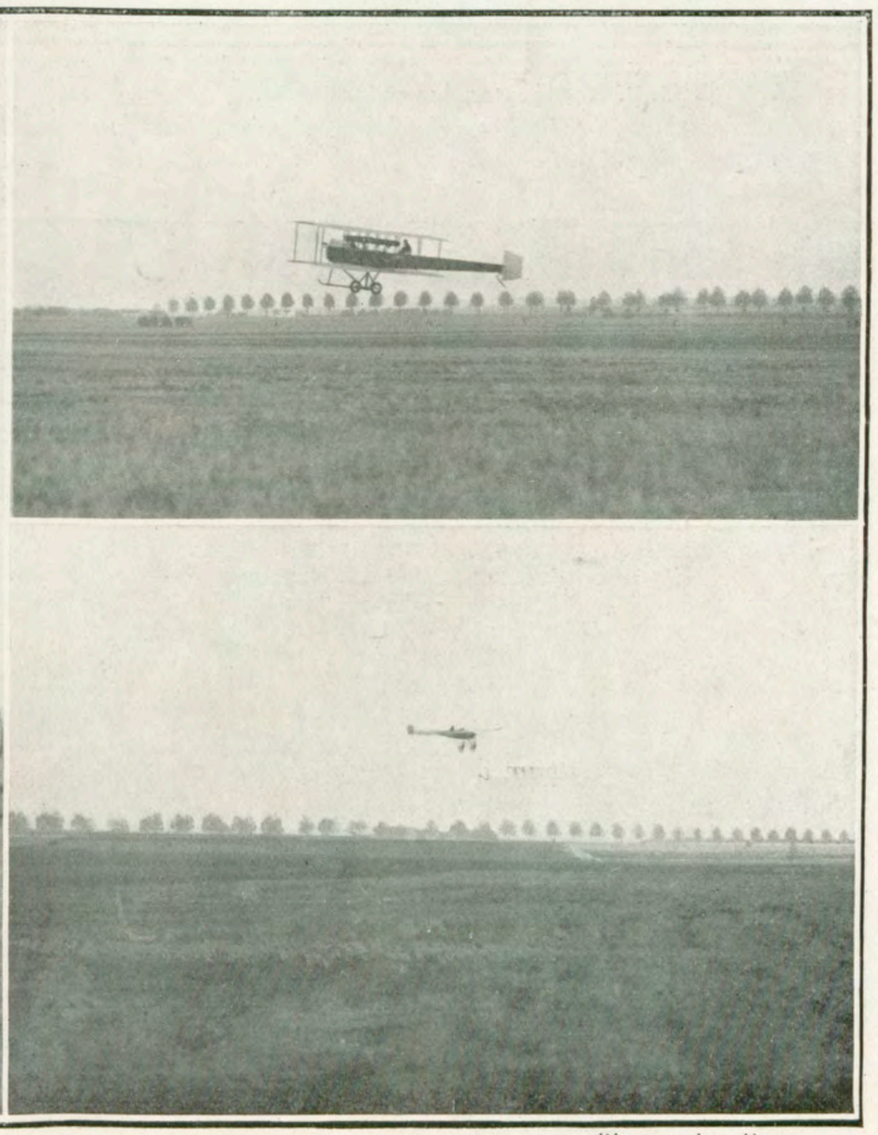


Vidart en vol.

Vidart tente la première épreuve, mais, en arrivant à Montcornet, il capote à l'atterrissage et brise son appareil.

Un départ de Barra.

Frank Barra a un appareil à plans décalés, ce qui diminue la résistance de l'air, et permet d'augmenter la vitesse.



Plaques Lumière.

Les vols d'essai.

En haut, le biplan Astra décolle. En bas, Beaumont se prépare à atterrir au cours du vol où il fut victime d'un accident.

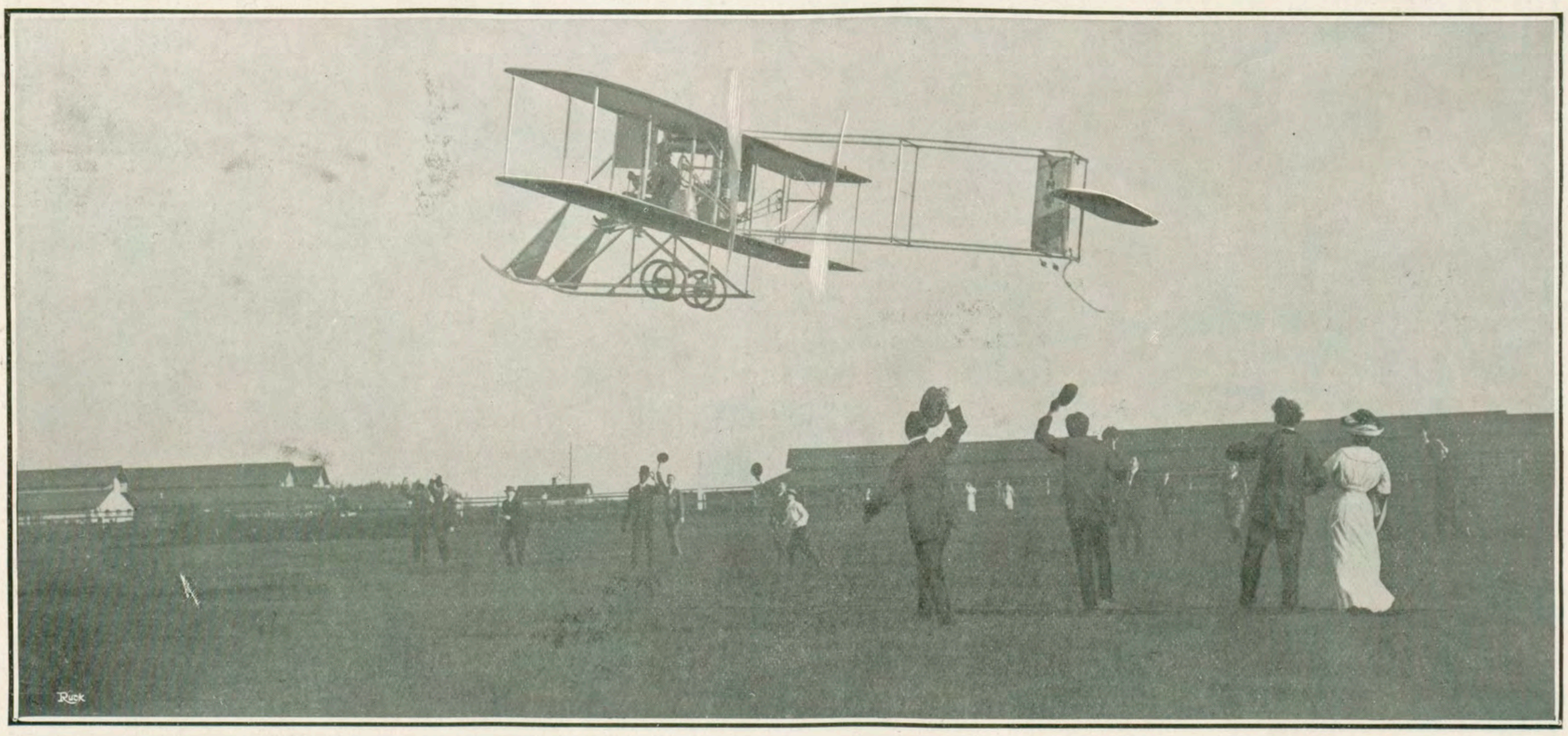
LA TRAVERSÉE DE L'AMÉRIQUE

Cal. P. Rodgers après son accident.

Les pilotes essayant la traversée de l'Amérique ont tous joué de malheur et ont été arrêtés par des incidents.

L'appareil de Rodgers à Middletown.

Au moment où Rodgers quittait le terrain de Middletown, le second jour de son vol, son appareil se prit dans les branches d'un arbre et capota.



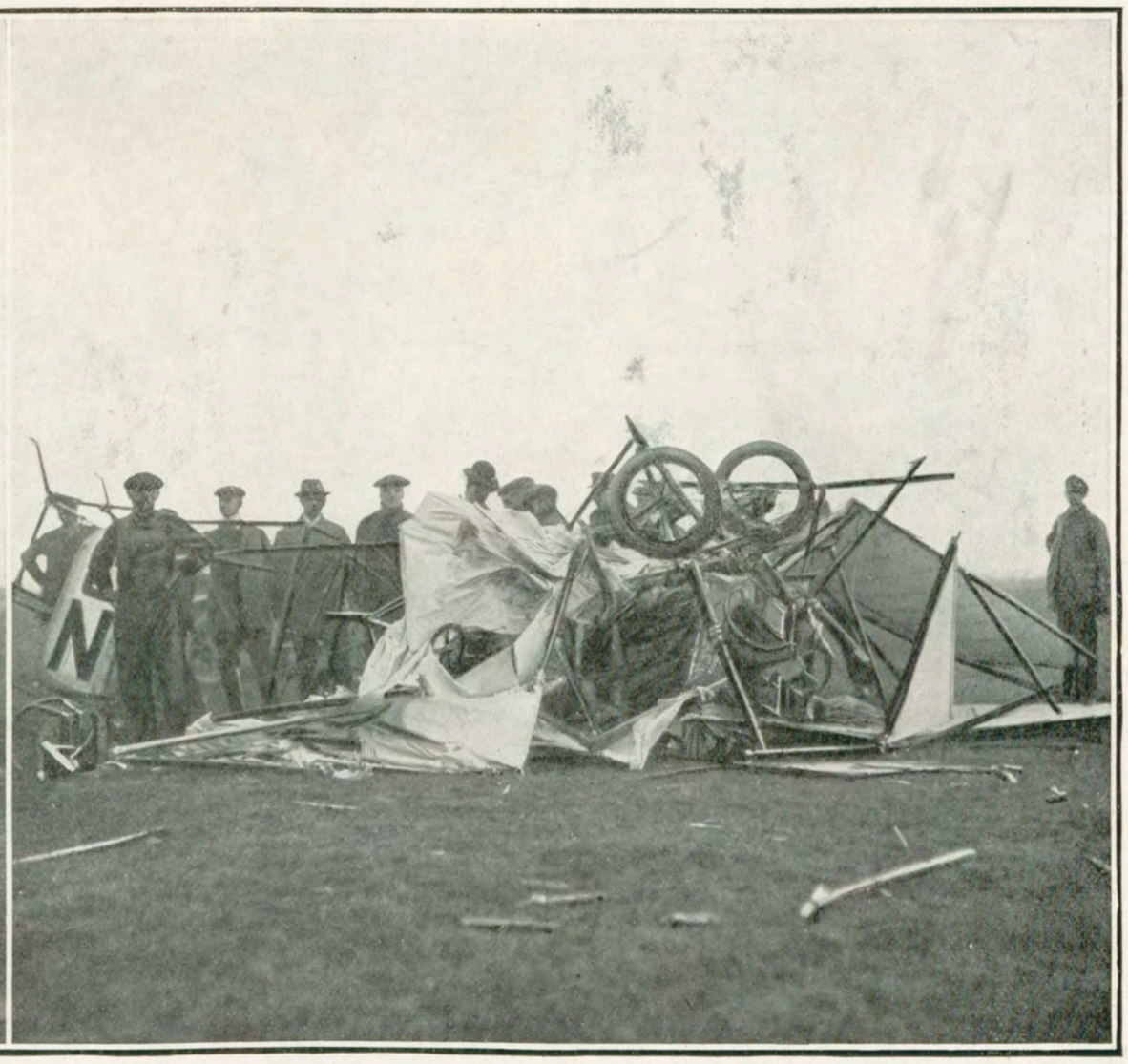
Le départ de Rodgers pour la traversée de l'Amérique.

Cal P. Rodgers quitte Sheepsead Bay pour le prix de 250.000 francs, de la traversée de l'Amérique. Arrêté une première fois, il tenta la chance à nouveau et fut victime d'un grave accident à Huntington (Indiana). Son appareil fut détruit, mais lui peu gravement atteint.

LES VICTIMES DE L'AVIATION

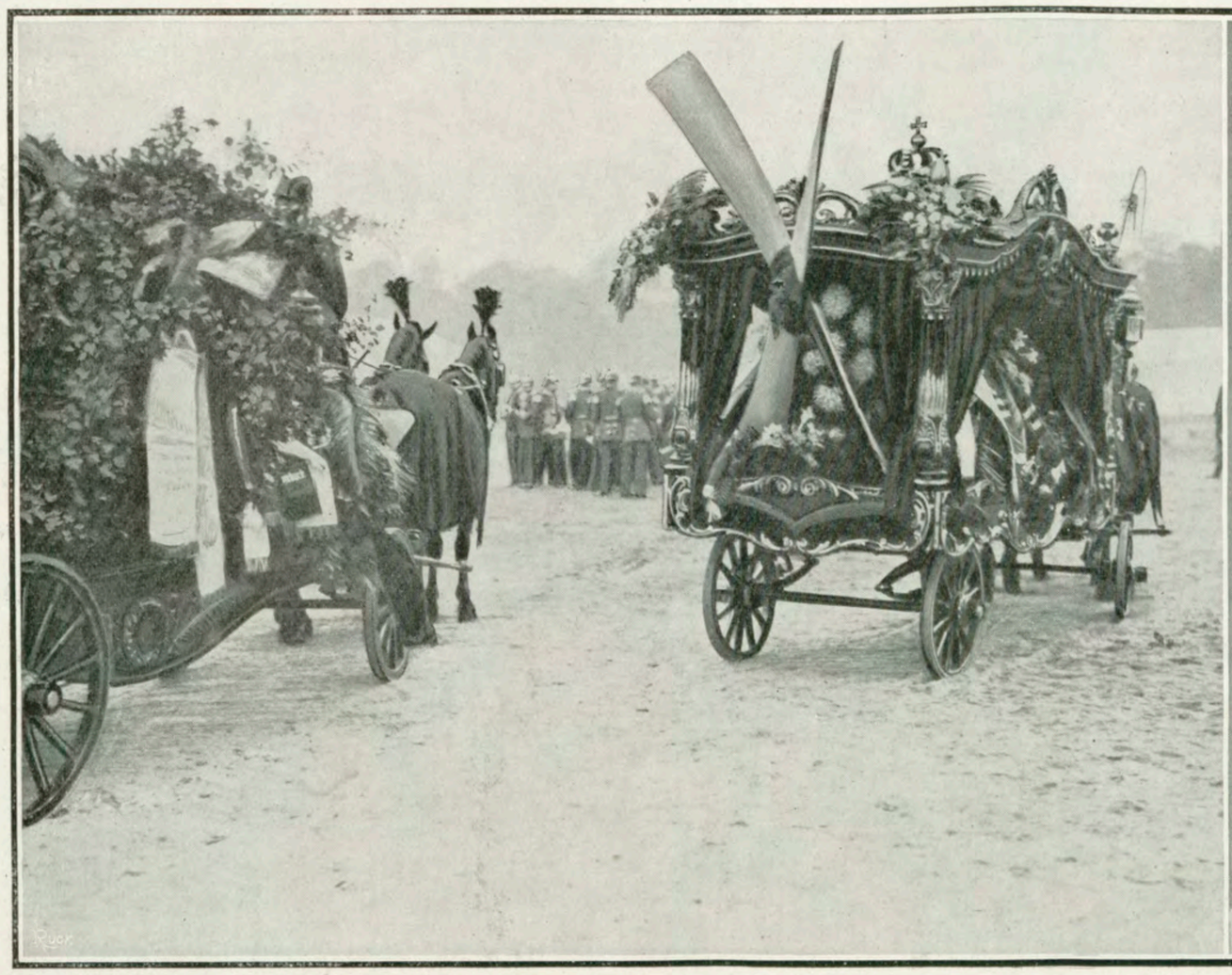
Quelques minutes avant l'accident.

Le capitaine-aviateur allemand Engelhardt donne des explications à la princesse de Schleswig-Hosltein, quelques instants avant de se tuer.



Les débris du biplan d'Engelhardt.

Malgré un vent très violent, le capitaine Engelhardt avait tenu à voler avec un passager. Il s'élevait sur son Wright. Tout à coup, on voyait l'appareil se désiquilibrer complètement : une hélice s'était détachée, provoquant une chute terrible.



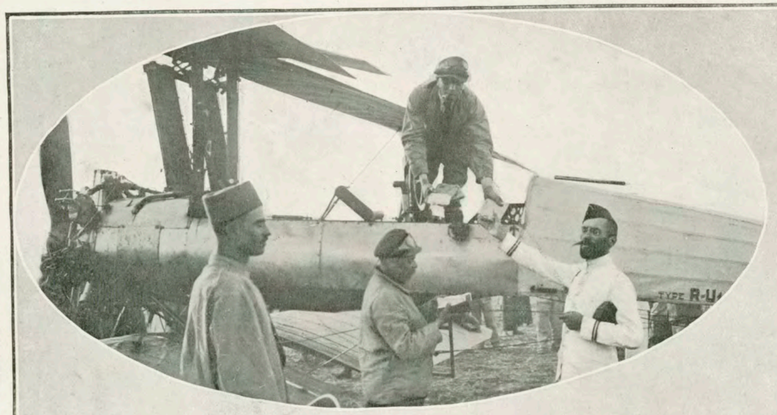
L'enterrement d'Engelhardt.

Engelhadt avait été tué sur le coup. Son passager fut relevé couvert de blessures. Les obsèques de l'aviateur furent très émouvantes et, avec une délicatesse qui laisse rêveur, on tint à placer deux hélices, causes de la catastrophe, derrière le corbillard.

Cromwell Dixon.

Le 3 octobre, l'aviateur américain Cromwell Dixon, voyait s'arrêter son moteur, tombait de 100 m. et se tuait.

L'ARRIVÉE DE BRÉGI A FEZ



HENRI BRÉGI DESCEND DE SON

Le jeune aviateur Henri Brégi, qui fait en ce moment son service militaire, vient de se signaler à l'attention de la foule par un vol des plus audacieux. Il v
pas droit seulement à l'admiration des sportsmen, mais, et surtout, à celle des patriotes, et le gouvernement ferait acte de justice en décorant le pilote qui, dans c
pays où personne n'avait encore évolué, est allé donner confiance aux indigènes. Ceux-ci, en effet, ont immédiatement cru à la présence dans les airs d'un envoy
de Mahomet et n'osaient approcher Brégi qu'ils ne considéraient plus comme un simple sapeur, mais comme un lieutenant céleste. Le voyage fut très dur

APRÈS SON RAID AU MAROC

PLAN QU'ESCORTENT LES TROUPES

Casablanca à Fez. L'atmosphère au Maroc est des plus traîtres à cause du siroco et des remous causés par la chaleur. Brégi réussit cependant très brillamment et
parvint à accomplir exactement, avec un passager, le raid qu'il avait projeté. Notre cliché le représente au terme de son voyage, alors qu'il vient de descendre de
son Bréguet à moteur Salmson, que les soldats entourent, tandis que d'autres vont le remiser. A gauche, Brégi remet le courrier qu'il a emporté de Casablanca et
de Rabat. A droite, en compagnie de l'envoyé du Petit Journal, *M. Lebaut, il se fait photographier avec les officiers français.* (Dét. tech.: bip. Bréguet. mot. Salmson.)

LES ÉQUIPES QUI VIENNENT (1).

III

Nous continuons aujourd'hui, notre série d'études en entretenant nos lecteurs d'une équipe très jeune qui s'est fait remarquer par sa science du jeu, ses qualités de vitesse et de légèreté, nous avons nommé le Rugby Club Compiégnois.

Nous parlerons aujourd'hui d'une équipe qui, par ses performances, et la brillante saison qu'elle a fournie l'an dernier, ne devrait pas trouver place ici, puisqu'il est entendu que nous ne parlons que des teams qui viennent. Or celui-là est arrivé, et classé parmi les teams de grande valeur.

Les grandes équipes parisiennes en savent d'ailleurs quelque chose, les jeunes rugbymen compiégnois ne leur ont pas ménagé de cuisantes leçons; tour à tour, les vaillants équipiers ont rencontré le Paris Université Club, le S. C. U. F., le Havre Athletic Club, le Stade Français, et s'en sont toujours tirés avec honneur.

Les joueurs de Compiègne sont d'autant plus méritants qu'il faut se rappeler que les équipes qui jouent le rugby dans le Nord ne sont pas des plus nombreuses: l'Olympique Lillois, qui est une des meilleures, est tout juste un excellent team de seconde série.

La saison dernière. Le Rugby Club Compiégnois a battu à Compiègne, au début de la dernière saison, le Paris Université Club, par 28 points à 3, le Havre Rugby Club, par 56 points à 0, fait match nul à Paris avec le Sporting Club Universitaire de France (5 points à 5), battu à Chartres le Vélo Sport Chartrain, par 16 points à 6, puis, à Compiègne, le Havre Athletic Club, par 8 à rien. A Paris, il subit sa première défaite de la saison, et doit s'incliner devant le Racing Club de France; après une belle défense, il succombe par 3 points à rien. A Compiègne, l'Association sportive Française se fait battre par 9 points à 3. Pour les fêtes de Noël le R. C. C. envoie à Nantes une équipe, malheureusement assez mixte, et voit les Nantais triompher par 18 points à 3. Peu de temps après, la courageuse équipe prend une revanche éclatante de sa défaite en triomphant du Stade Français, par 15 points 4, et du Sporting Club de Vaugirard par 19 à 14. Entre temps, le Rugby Club se paie le luxe d'infliger 22 points à 3 au Club Athlétique de la Société Générale et 31 à 0, à l'Olympique Lillois. Malheureusement, pour le Championnat de France, ils succombèrent devant le Havre, après une partie très dure, où le jeu fermé domina constamment. Les jeunes Compiégnois, extrêmement mobiles, ne purent utiliser leurs qualités et, obligés d'adopter la tactique de leurs adversaires, ne purent mieux faire que réussir à marquer un essai transformé (5 points) à 9 pour les vieux routiers Havrais.

La fin de saison du Rugby Club fut remarquable : ils font match nul avec le Racing C. F. par 3 points à 3, triomphent du S. C. U. F. dans une partie d'entraînement, se font battre par le Stade Bordelais et terminent leur série de matches par un déplacement à Tarbes et Aurillac qui fut plutôt à vrai dire, une partie de plaisir.

Notes sur les joueurs. Voici quelques notes concernant les joueurs du Rugby Club Compiégnois.

Les avants : Boutonnet. — Pilier gauche, d'une force moyenne, peu vite mais adroit, excellent dribbleur, est un joueur de tête.

Delabie. — Le poids lourd de l'équipe (80 kil.), manque de vitesse, mais suit parfaitement son ballon.

Dutriaux. — Manque d'assiduité. Est revenu au jeu depuis peu, ce qui ne l'empêche pas d'être ce qu'il devrait être : un joueur excellent, très vite et très fort, bon plaqueur, rejoint le ballon et l'homme en peu de temps, peut acquérir de la science.

Jouve. — Puissant et vite. Se dégage bien de la mêlée et renforce efficacement la ligne des 3/4 avec Havy et Dutriaux. Excellent dans la vitesse, dribble bien, très perçant, arrête vigoureusement, ferait mieux avec plus d'adresse sur le ballon.

Havy. — A tenu toutes les places, joue avant au R. C. C. d'une façon un peu spéciale, à la disposition des lignes arrières qu'il renforce toujours avec beaucoup d'à-propos.

Boueil. — Bordelais et bouillant, a beaucoup acquis au point de vue science du jeu ce qui en fait un joueur excellent.

Moulinet. — Le plus vieux, un tacticien avisé toujours ardent et saisissant bien la situation, dirige la mêlée avec habileté, manque peut-être de personnalité, cherchant à faire jouer ses co-équipiers.

Coutte. — Adroit et vif, excelle dans l'attaque, un peu léger en avant, a des jours merveilleux.

Cette ligne d'avants comprend outre les équipiers nommés, deux équipiers de valeur aptes tous deux à rendre des services, ce sont :

Baudoin. — Joueur ardent, toujours sur le ballon.

Gautié. — Pilier de mêlée, lourd et régulier. Toulousain perfectionné à l'école Compiégnoise.

Comme demis :

Godart J. — Demi d'ouverture; remarquable par ses feintes, très adroit et très vite, grand marqueur d'essais, lance habilement ses trois quarts. Excellent dans l'attaque comme dans la défense. Est celui qui ferait le plus de travail efficace de l'équipe. Peut être un futur international.

Granier. — Demi de mêlée. Moins brillant que son compère et surtout moins roublard; joueur infatiguable, a parfois des sorties de mêlée d'une rapidité merveilleuse, boucle bien, hésite parfois dans le mode d'attaque à employer, ce qui est une faute grave à ce poste.

En trois quarts :

Chételat. — Très en progrès cette année, tient l'aile gauche avec sûreté : excellent maintenant dans la défense, a fait ses preuves en face de Lane; adroit et vite, est devenu un bon marqueur d'essais; peut encore s'améliorer en discutant moins.

Baert. — Meilleur dans l'attaque où il excelle que dans la défense, très vite, sert bien son aide qu'il double avec habileté; oublie souvent de regarder d'où vient la passe. Aime les courses endiablées après coup de pied de dégagement, à la suite desquelles il trouve souvent l'essai.

Senez. — Le capitaine de l'équipe depuis sa formation. Energique avant tout, connaît parfaitement ses hommes qu'il sait encourager et diriger avec à propos, joue au centre depuis quatre ans, à côté de Louis Godart, avec lequel il forme une paire redoutable. A la spécialité des coups de pied de but.

Godart L. — A eu longtemps la spécialité des essais, en est encore un grand marqueur; très vite et très adroit, est étonnant de brio dans ses bons jours; a eu quelques mauvaises parties, saura sûrement les faire oublier.

A l'arrière :

Sauvageon. — Plein de sang-froid comme doit l'être un bon arrière. Arrête bien l'homme et les dribblings, très adroit et suffisamment vite, a des coups de pied de dégagement très longs et généralement bien dirigés.

L'équipe du Rugby-Club Compiégnois.

Les avants : Boutonnet, Dalabie, Dutriaux, Jouve, Havy, Baudoin, Gautié : Les demis : J. Godart, Granier. Les 3/4 Chetelat, Baert, Senez, L. Godard. L'arrière : Sauvageon.

La saison prochaine Le Rugby Club de Compiègne est la seule équipe de 1re série de la région; elle éprouve donc d'assez grandes difficultés à s'entraîner sérieusement; pour cela, elle est obligée de se déplacer souvent, ou de faire venir chez elle les sociétés parisiennes. Cette année, le calendrier élaboré par la courageuse petite équipe sera des plus intéressants : le 22 octobre, elle rencontrera l'Olympique Lillois, équipe lourde et solide; pour la Toussaint, les Compiégnois auront le fin régal d'un match international avec le team anglais, The Midland Wonderers, puis, au cours de la saison, ce seront successivement des parties acharnées avec le Paris Université Club, le Racing de France, le Sporting Club Universitaire, le Stade Normand à Compiègne; à Lyon, Compiègne rencontrera le Football Club de Lyon; l'Union Sportive du Mans, au Mans et à Nantes, les terribles poulains de Laporte.

Enfin, comme clou de la saison, le Rugby Club se rendra en Irlande où il rencontrera deux excellents teams de Dublin et de Limerick.

L'équipe. L'équipe est une des plus jolies que nous ayons pu voir jouer; elle est plaisante à l'œil par sa mobilité, son adresse; tout le jeu des équipiers y est de science, on y pratique le beau jeu de trois quarts, exempt de toute brutalité. Peu lourde et, par conséquent, incapable de résister dans le jeu fermé, l'équipe de Compiègne a inculqué à ses joueurs une tactique où la souplesse est la qualité principale, aussi, la force du team réside-t-elle dans cette ligne redoutable de trois quarts.

Une surprise pourrait bien, cette année, être réservée aux joueurs de Compiègne: ne dit-on pas que Communeau, qui a définitivement quitté le Stade, viendrait grossir les rangs de cette courageuse phalange, et que l'aviateur, ancien footballeur, Martinet, serait disposé à faire de même.

En tout cas, il faudra compter cette année avec cette ville du Nord; messieurs les Parisiens, vous ferez bien de vous en souvenir, quand vous enverrez vos joueurs à Compiègne.

JEAN AUGER.

(1) Voir les nos 680 et 681.

CARPENTIER, IDOLE DE L'ANGLETERRE

La signature du contrat.

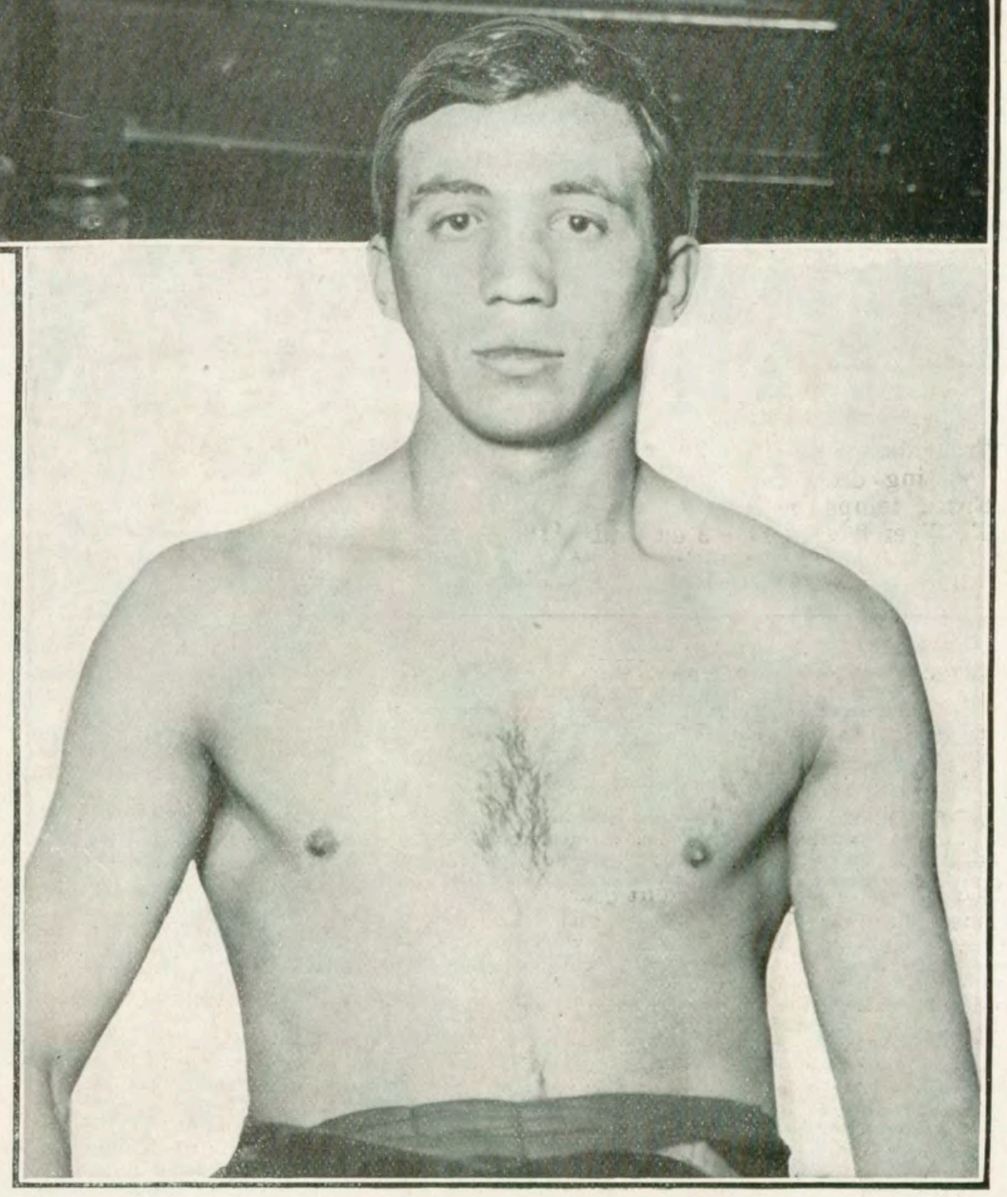
Dans les bureaux du Sporting Life, *Young Joseph et le jeune Carpentier, signent leur contrat pour la rencontre qui se fera à Londres le 8 novembre, en 20 rounds.*

Celui qui aurait prétendu, il y a seulement trois ans, qu'aujourd'hui un de nos boxeurs deviendrait l'idole des Anglais, qui étaient alors nos maîtres dans le noble art, aurait été traité de fou ou de mauvais plaisant. Et pourtant, le prodige Georges Carpentier, l'élève de Decamps, est à l'heure actuelle l'homme du jour de l'autre côté de la Manche. Tous les journaux lui consacrent les plus vibrants éloges. Ils ne parlent que de lui ! Ils énumèrent toutes ses qualités : science, finesse, adresse dans les esquives, courage, puissance, coup d'œil, etc... Tous les sportsmen ont été enthousiasmés par le jeu, déconcertant de variété, de ce petit bonhomme de 18 ans, qui débutait en public il y a sept ans, dans les championnats de boxe française. Déjà, à cette époque, il était extraordinaire d'énergie. Il se rencontrait avec des diables de 20 à 25 ans et trouvait le moyen de les expédier à terre par des coups de pied où il mettait toute sa force. Il n'était pas plus haut qu'une botte et se classait cependant, pour ses débuts, dans les lauréats de sa catégorie. Depuis nous l'avons vu grandir, prendre du poids. Et le petit Carpentier est devenu grand. L'année dernière, de poids extra-léger, il devint poids léger, puis mi-moyen. S'il continue ainsi, nul doute qu'il ne soit un jour poids lourd. Et il est à croire que ce sera là un espoir de la race blanche qui ne sera pas déçu.

Sa rencontre avec Sid Burns, l'autre jour à East Court, fut certainement plus intéressante que celle qui devait constituer le clou de la soirée : Johnson-Wells. Dès le début, la supériorité de notre homme fut visible, mais à partir du quatrième round, elle devint éclatante. Sid Burns plusieurs fois fut envoyé à terre. Carpentier, toujours charitable, ne chercha pas à l'envoyer définitivement au pays des songes et fut aidé dans cette tâche par l'arbitre, qui n'intervenait pas dans les longs corps-à-corps, que recherchait l'Anglais.

Ce succès a engagé les organisateurs d'Outre-Manche à offrir une suite de contrats au Français et, pour commencer, ils l'ont trouvé digne d'être opposé à leur champion des welter-weight, Young Joseph. Celui-ci, à en juger par son match avec Eustache à Paris, doit baisser pavillon devant Carpentier.

Jacques Mortane.

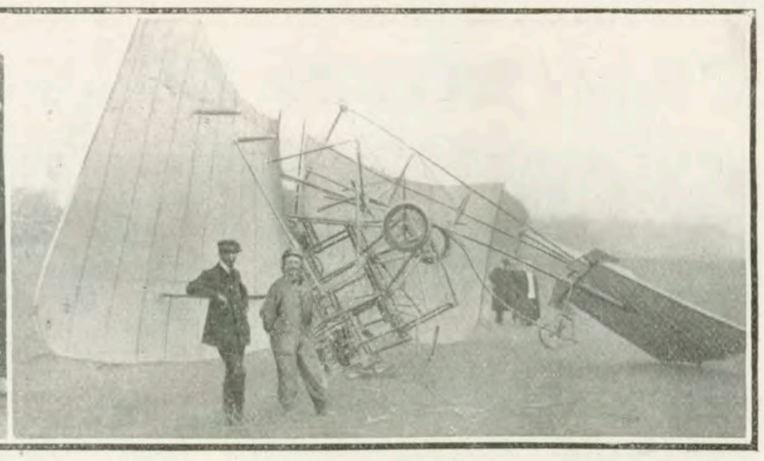


Sid Burns.

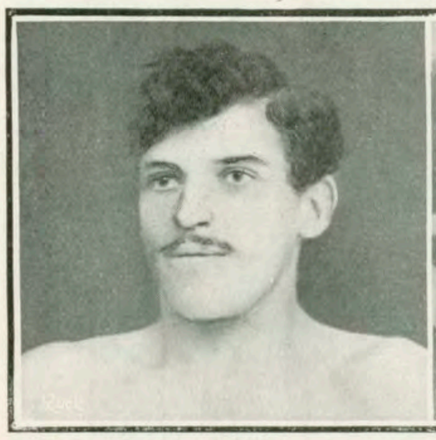
L'un des meilleurs welter-weight d'Angleterre, que vient de battre aux points en 20 rounds le Français Carpentier. Celui-ci l'avait expédié maintes fois à terre.

LE CARNET DU SPORTSMAN

Le championnat de France de chistera, disputé sur le fronton de Guethary, a été gagné par le Cercle Basque de Toulouse. Un prêtre se trouve parmi les nouveaux champions.



Les inventions ne donnent pas toujours de bons résultats : cet appareil à nouveau stabilisateur en fit la triste expérience. L'on eut heureusement aucun accident à déplorer.



Pacary, poids léger, qui s'est spécialisé dans l'extenseur dorsal, va se rencontrer avec Léger.

Le Racing Club de France, pour son premier match de la saison, a rencontré l'Alliance Vélo-Sport Auxerroise et a triomphé par 60 points à 8.

Léon Léger, champion de l'extenseur dorsal, va rencontrer, ces jours-ci, Pacary qui l'a défié.

La course Londres-Brighton est revenue facilement à Payne des Polytechnic Harriers.

Forest, mécanicien de l'infortuné Vallon qui se tua à Sanghaï, s'occupe, sur le bateau qui le ramène en France, à réparer l'appareil.

Les essais de poste aérienne ne sont pas tentés qu'en Angleterre. Aux Etats-Unis, Orvington part de Brooklyn avec un sac de dépêches.

Au concours militaire de Reims l'aviateur Prévost est victime d'un accident et tue un soldat.

Principaux Résultats techniques du 2 au 8 Octobre

AÉRONAUTIQUE

DIMANCHE 8 OCTOBRE. — Reims. — L'aviateur Prevost tombe et tue un soldat.

ATHLÉTISME

SAMEDI 7 OCTOBRE. — Boxe. — Wonderland. — Bernstein bat Christian aux points en six rounds. — Gaillard bat Jack Fov aux points en 10 reprises. — Kleber abandonne devant Harry Exall au 2e round. — Hubert Roc et Harry Croxon font match nul en 10 reprises.

DIMANCHE 8 OCTOBRE — Football rugby. — Colombes. — Le Racing Club de France bat le Vélo-Sport Auxerrois par 60 à 8. — Le Sporting Club Universitaire de France bat le Paris Université Club par 30 points à rien

— Toulouse. — Le Stade Toulousin bat l'Association Sportive Perpignanaise par 19 points à 3.

— Tarbes. — L'Avenir Bayonnais bat le Stadoceste Tarbais par 18 points à 6.

— Joinville — L'Association Sportive Française bat le Club Athlétique de la Société Générale par 15 points à rien.

Football Association. — La Chapelle. — Le Club Français bat l'Association Sportive Française par 2 buts à 1.

Clichy. — L'Union Sportive de Clichy bat le Stade Français par 2 buts à 0.

CYCLISME

DIMANCHE 8 OCTOBRE. — Parc des Princes. — Course de 80 kilomètres derrière motocyclettes. — 1. Guignard, en 1 h. 4 m. 27 s. 1/5. — 2. Darragon, à 600 mètres. — 3. Serès — 4. Bouhours.

Prix des Abonnés (2 000 mètres). — 1. Cornet. — 2. P. Didier. — 3. Wirtz

Course Scratch (Deux tours). — 1. Védrine ; 2. Doerflinger ; 3. Jacquard.

Course de primes — 1. Appelhans ; 2. Carapezzi ; 3. Heller.

HIPPISME

LUNDI 2 OCTOBRE. — Saint-Cloud. — *Prix de la Bergerie* (10.000 francs, 2.400 mètres). — 1. Castagnette (Garner), à M. J. Lieux ; 2. Carlopolis ; 3. Sea Maid. — P. M. : gag., 52 fr. ; pl. ; 20 fr. 50. 15 fr. 50, 58 fr. 50.

MARDI 3 OCTOBRE. — Saint-Ouen. — *Steeple-Chase de Trois Ans* (20.000 francs, 3.000 mètres). — 1. Prince de Saint-Taurin (A. V. Chapman), à M. Lucas ; 2. Petit-Duc ; 3. Lucullus III. — P. M. : gag., 10 fr. 50 ; pl., 14 fr. et 20 fr. 50.

MERCREDI 4 OCTOBRE. — Le Tremblay. — *Prix Saint-Simon* (20 000 francs, 2.300 mètres). — 1. Consols (J. Reiff), à M. le baron Gourgaud ; 2. Lord Burgoyne ; 3. Bay Cherry. — P. M. : gag, 17 fr. ; pl., 11 fr. et 18 fr. 50.

JEUDI 5 OCTOBRE. — Maisons-Laffitte. — *Prix Atlantic* (10.000 fr., 1.500 mètres). — 1. Santa-Lucia (Sharpe), à M. Nash Turner ; 2 Gobette ; 3. Cerba. — P. M. : gag., 57 fr. 50 ; pl, 19 fr., 14 fr. 50 et 23 fr.

VENDREDI 6 OCTOBRE. — Enghien. — *Prix Blavette* (10.000 francs, 4.500 mètres). — 1. Roitelet IV (J. Parfrement), à M. H. Rigaud ; 2 Rat à Poils ; 3. Montagnard. — P. M. : gag., 106 fr. 50 ; pl., 24 fr., 13 fr. 50 et 14 fr. 50.

SAMEDI 7 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix des Coteaux* (15.000 francs, 1.100 mètres). — 1. Joseline II (Ch. Childs), à M. Veil-Picard) ; 2. Permanent ; 3. Esquire. — P. M. : gag., 186 fr., pl., 34 fr. 50, 50 fr. et 16 fr.

Prix de Saint-Cloud (15.000 francs, 4.000 mètres). — 1. Chambre de l'Edit (A. Woodland), à M. J. Melles ; 2. Ravigote ; 3. Mont Boran. — P. M. : gag, 156 fr. 50 ; pl., 28 fr. 50, 21 fr. 50, 27 fr.

DIMANCHE 8 OCTOBRE. — Longchamp. — *Prix Newmarket* (10.000 fr., 2.100 mètres). — 1. Ismen (G. Stern), à M. de Gheest ; 2. Palmyra : 3. Kildare II. — P. M. : gag., 20 fr. 50 ; pl., 14 fr. 50, 22 fr.

Prix du Conseil Municipal (100.000 francs, 2.400 mètres) — 1. Basse Pointe (O'Connor), à M. E. de Saint-Alary ; 2. Melbourne ; 3. Matchless. — P. M. : gag., 170 fr. 50 ; pl. 58 fr, 133 fr., 56 fr. 50.

LE MONDE ET LES SPORTS

LES sportsmen ont été assez étonnés de savoir que l'aviateur Frey, 3e de Paris-Rome, 1er du Circuit Italien, se trouvait dans un état de pauvreté tel que des âmes généreuses crurent bon d'organiser un bénéfice en sa faveur.

Consolez-vous, le brave Frey, parfait pilote, n'a pas à se plaindre de la fortune Mais, lorsqu'on donne une fête, il faut bien un prétexte charitable pour engager la foule à accourir. Frey fut le prétexte, l'organisation une affaire.

L'UN de nos pilotes les plus connus est enchanté de la période militaire qu'il dût accomplir aux manœuvres dernières. « Voyez vous, nous disait-il, on parle souvent de la grande famille, eh bien ! c'était franchement la grande famille, nous étions traités par nos officiers, non pas comme des inférieurs, mais comme des amis et, un exemple : après les manœuvres nous prenions nos repas en commun et très souvent le général Roques présidait ! Ne trouvez vous pas cela charmant ? »

MAC FARLAND vient d'être suspendu à vie, Fogler et Clark disqualifiés. Voilà le résultat final des championnats d'Amérique qui se disputaient dernièrement au vélodrome de Newark.

Fogler et Clark s'étaient, paraît-il entendus pour empêcher Kramer de passer ; quant à Mac Farland, il aurait pris la défense de Clark son poulain en termes aussi vifs que peu choisis.

LE champion du monde s'est vite consolé de l'insuccès de son match avec Bombardier Wells ! N'était il pas quelques jours après, au Palladium, Music Hall de Londres, où, après divers simagrées et boniments de saltimbanque, ils se prêtait a une exbihition ridicule avec un acteur comique.

Les lauriers de Little Tich empêcheraient-ils notre noir champion de dormir ?

QUAND on a dans les mains l'avenir d'un boxeur, comme Kléber, on doit en prendre soin et se montrer soucieux de ne pas le faire battre par des hommes de quatrième ordre. Pour ce, il est une façon très simple d'y arriver, c'est de ne faire monter son poulain sur le ring que fin prêt et non surentraîné et malade !

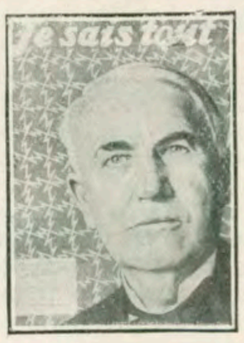
LE match Bouin-Bouchard est conclu ! Voilà la nouvelle inattendue qui nous est parvenue il y a quelques jours. La réunion sera encadrée par diverses courses qui seront d'ailleurs fort intéressantes, si j'en crois le programme. Donc, les lecteurs qui en ont le loisir, pourront se rendre le 22 octobre à Marseille où se disputera ce « great event » qui fit tant couler d'encre.

C'EST avec enthousiasme, que les initiés ont accueilli l'importation du jeu de squash, dont le premier court sur le continent, a été construit par la Société Immobilière et Sportive, 60, rue Saint-Didier, à Paris.

Les nombreux joueurs qui se disputent ce court sont unanimes à reconnaître l'intérêt de cette nouvelle formule du Tennis, qui donne au jeu plus de vitesse, plus de variété, et plus d'imprévu...

Ceux qui ignorent encore le squash feront bien de demander au Tennis Saint-Didier la petite brochure concernant les règles de ce jeu qui leur sera adressée sur leur demande.

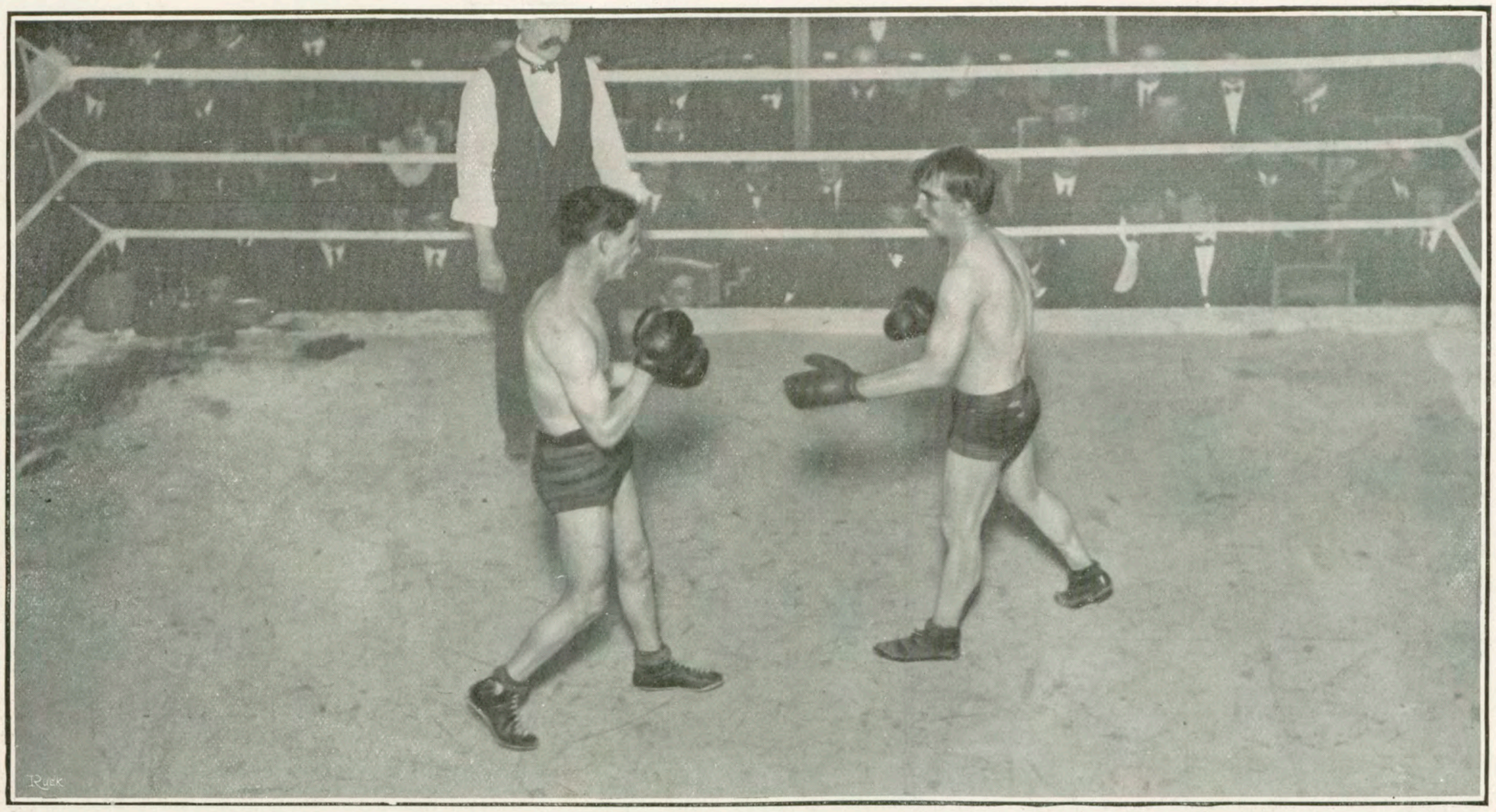
CE QU'IL FAUT LIRE



Je sais tout du 15 octobre, le volume 1 fr. Libr. Pierre Lafitte et Cie.

La Ruse, de Paul Adam, le volume 0 fr. 95. Libr. Pierre Lafitte et Cie.

LA RÉOUVERTURE DU WONDERLAND



GAILLARD TRIOMPHE DE L'ANGLAIS JACK FOY

Le Wonderland a fait sa réouverture samedi dernier. A cette soirée, trois rencontres franco-anglaises étaient inscrites au programme ; le résultat a donné : une victoire anglaise, Exall obligeant Kléber malade à abandonner au second round ; une victoire française, Gaillard battant aux points Jack Foy et un match nul, oh ! combien nul ! entre Hubert Roc et H. Croxon.

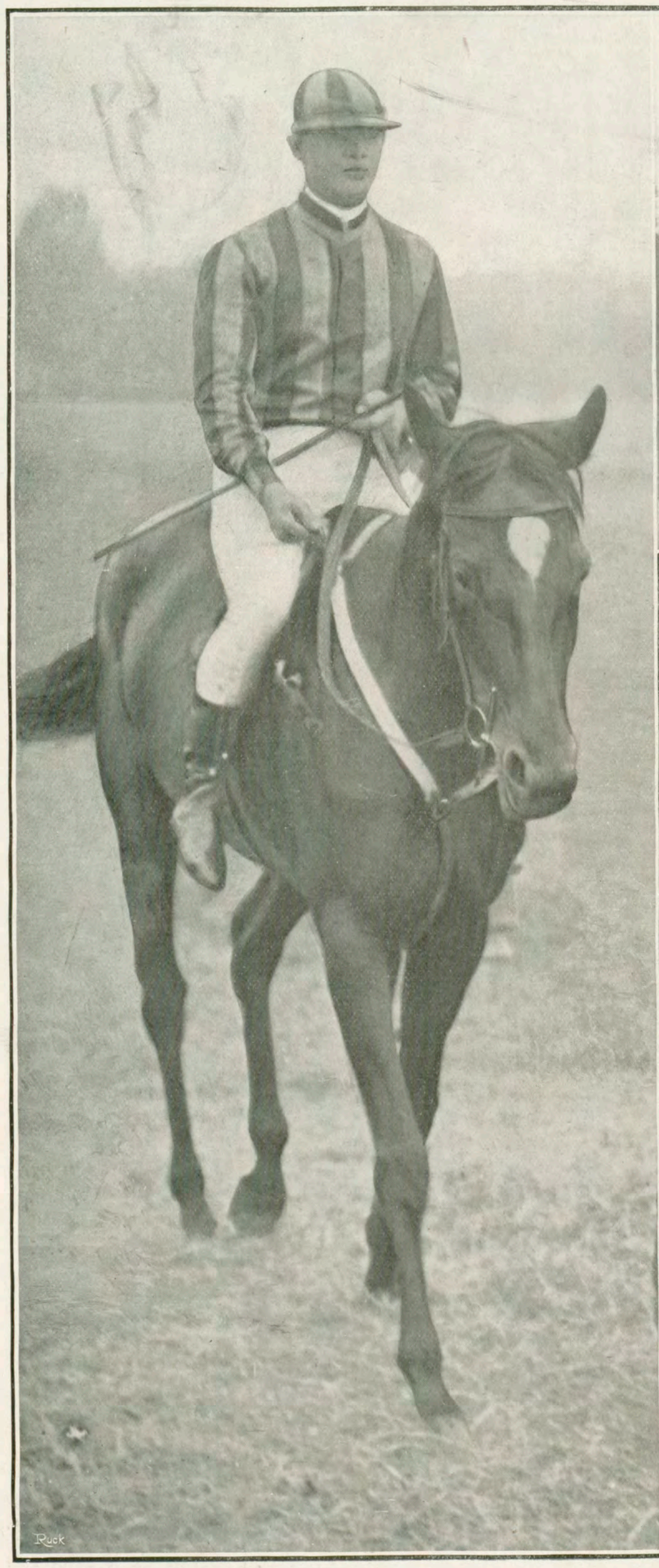
LE GRAND PRIX DE BOULOGNE

Plaques Jougla.

GUIGNARD PASSE DARRAGON

Dimanche dernier, au Parc des Princes, s'est disputé le Grand Prix de Boulogne, qui mettait aux prises les huit meilleurs stayers sur 80 kil. La victoire est revenue à Guignard, qui passait Darragon avant les 70 kil. et finissait en 1 h. 4 m. 27 s. 1/5. Darragon, 2e à 500 m. devant Sérès, Bouhours, etc. A gauche, Guignard après sa victoire. (Détail technique : pneumatiques Continental.)

LA VICTOIRE DE BASSE POINTE



La jument victorieuse, Basse-Pointe.

Le champ très fourni comprenait 18 chevaux, dont deux Anglais. Le train excessivement rapide empêcha Alcantara II, le grand favori, de placer son foudroyant démarrage.

Le départ.

Nous nous excusons auprès de nos lecteurs de l'imperfection des clichés que nous publions, mais le temps noir et la pluie n'ont pas permis à nos photographes d'obtenir de bonnes épreuves.

Le Prix du Conseil Municipal de 1911, laissera un bon souvenir et un souvenir durable. Il a rarement réuni un pareil ensemble de chevaux de bonne classe, on peut dire même après la brillante victoire de Basse Pointe, de chevaux de grande classe.

Une fois de plus, et mieux peut-être que jamais, la valeur sportive de notre grand Prix d'Automne, l'heureux choix de ses conditions, a été mis en lumière. C'est la neuvième fois depuis dix-neuf ans, c'est-à-dire depuis la fondation, que le Prix du Conseil Municipal est gagné par un cheval portant la grosse surcharge de douze livres : 1895 et 1896, Omnium II; 1898, Gardefeu ; 1902 et 1903, La Camargo ; 1905, Macdonald ; 1906, Maintenon ; 1908, Biniou ; 1911, Basse-Pointe. Sur cette liste, figurent trois poulains de trois ans, avec 59 kilogs et six de quatre ans avec 64 kilogs ou 62 kilogs 1/2 suivant le sexe. On sait à quelle brillante phalange est venue s'adjoindre la gagnante de dimanche. Quelques-uns des animaux que nous venons de nommer, Omnium II, Gardefeu, Maintenon avaient gagné le Derby; La Camargo, avait gagné le prix de Diane, Macdonald et Biniou avaient remporté nombre de succès significatifs ; mais autant dire, cependant, que c'est à leur victoire dans le prix du Conseil Municipal que tous, sans exception, doivent le meilleur de leur gloire.

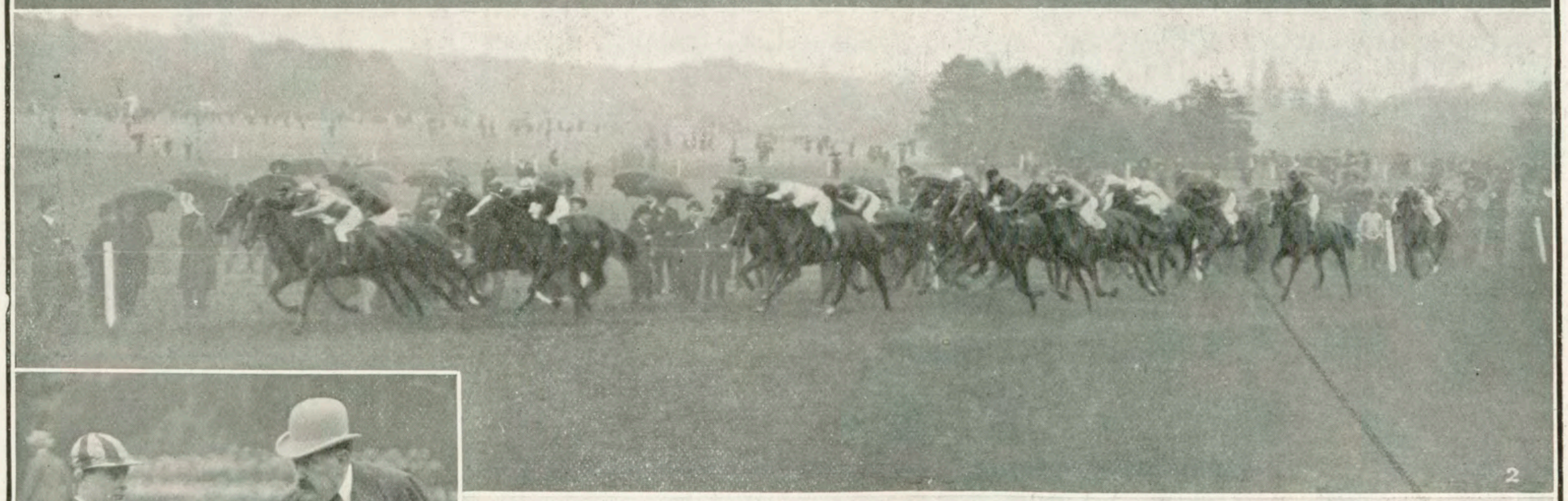
Parler de révélation à propos d'une pouliche qui avait déjà, avant son dernier succès, remporté tant de belles courses et gagné près de 272.000 francs cela peut paraître un peu étrange. Mais c'est exact pourtant. Sa carrière est assez curieuse. Après une unique et obscure apparition à deux ans dans le 2e Critérium, elle s'est montrée l'année suivante en avril dans des courses modestes ou elle n'a d'ailleurs que peu figuré. Son premier succès est une toute petite victoire au Tremblay, dans un handicap : elle bat d'une courte tête Brunette qui lui rend trente trois livres ; puis elle succombe contre Kiddie, bat de justesse Padoue II à Chantilly, se fait battre de deux longueurs par Seigneurie II à poids égal, et termine le mois de juillet en gagnant assez plaisamment un handicap à Maisons. C'est le commencement de la forme ascendante qui va la conduire à ses beaux succès de l'automne. Le handicapeur lui assigne 48 kilos 1/2 dans le Prix de Pont-l'Evêque à Deauville, où elle se fait battre par Joie (55 kilos); mais enlève le handicap de la Manche dans un style étourdissant et du coup, on l'installe favorite dans le Prix Amphitrite. Déception ! elle s'y fait battre par Hilda II, La Française et Gyrca, mais elle fait beaucoup plus que se réhabiliter en enlevant le Prix Vermeille.

Sa carrière, cette année, décrit la même courbe. Sa place derrière Rire aux Larmes, Gros Papa et Dor dans la Coupe, derrière Gros Papa dans le Prix Consul, nous la montrent un peu au-dessous de sa forme du Prix Vermeille, mais pas bien loin. Je laisse de côté sa défaite dans les 5.000 mètres du Prix Rainhart, où elle avait affaire à une remarquable spécialiste.

En août à Deauville et à Longchamp en septembre, elle marque subitement les mêmes progrès que l'an dernier, et non moins extraordinaires. De modeste pouliche de handicap, elle est devenue, à l'automne dernier, pouliche de bonne classe et de sérieuse valeur. Cette année la pouliche de bonne classe devient un crack. Conclusion : c'est une pouliche d'automne, et qui n'aime pas Dieppe, mais c'est une grande pouliche, parfaitement digne d'inscrire son nom sur la liste des gagnants du Municipal après celui de la Camargo.

STUART.

LE PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL



LES DIVERSES PHASES DU PRIX DU CONSEIL MUNICIPAL (2.400 mètres, 100.000 francs). — Longchamp, 8 octobre.

La pluie commençait à tomber au moment de la grande épreuve. La course a tenu tout son intérêt. La Bohème et Clérambault ont fait le train devant Bronzino, Alcantara II et Lahire. Tripolette, mal partie, était dernière. Avant la ligne droite, presque tous les concurrents étaient bien groupés. Basse Pointe se détachait au pavillon, suivie de Matchless. A la distance, Melbourne qui avait eu de la peine à se faire jour arrivait excessivement fort, mais devait se contenter d'enlever d'une tête la seconde place à Matchless et finissait à deux longueurs derrière Basse Pointe.
1. Le défilé. — 2. Le dernier tournant.—3. Dans la ligne droite. — 4. L'arrivée.—5. O'Connor et G. Milton, jockey et entraîneur de la gagnante.

UN COIFFEUR JOCKEY

En rentrant de l'exercice.
Le coiffeur Chamberlain fait rentrer son cheval de courses par l'allée de sa maison.

Dans l'exercice de ses fonctions.
A. Chamberlain troque la casaque du jockey contre le tablier du barbier.

Le raseur-jockey.
Chamberlain coiffe, rase, est propriétaire de courses, entraîneur et jockey.

L'ANGLETERRE est un pays vraiment original. Elle possède surtout des habitants parfois bizarres. C'est ainsi que M. Chamberlain, coiffeur à Walverhampton, manie le rasoir avec autant de dextérité que le cheval et réciproquement. Jusqu'ici l'histoire est banale et ne vaut pas plus de développements, mais, là où elle devient pittoresque, c'est lorsqu'on apprend que notre sportsman-barbier loge son écurie et entraîne ses montures dans la cour de sa demeure, une honorable maison sise au beau milieu de la ville. Dès l'aurore, Chamberlain, se lève, s'habille en lad, va chercher ses bêtes (il n'en a pas beaucoup, heureusement pour les voisins) et les entraîne sur les obstacles.

Une fois ce travail accompli, il traverse la ville, va à la campagne avec le cheval qu'il affute pour les réunions futures et revient pour ouvrir sa boutique et servir sa clientèle, avide de tuyaux. D'ailleurs, celle-ci ne regretta pas dernièrement d'être en relations avec un aussi curieux commerçant-propriétaire-entraîneur-jockey-lad. Il remporta en effet une épreuve avec son cheval *Right of way*.

Les voisins firent fête à celui qui depuis si longtemps les empêchait de dormir le matin et les obligeait de se lever dès l'aurore. Enfin, ce n'était pas sans raison que Chamberlain les importunait.

J. M.

Les Concours de la *Vie au Grand Air*

RÉSULTAT DU HUITIÈME CONCOURS

LES RECORDS DE HAUTEUR ET DE DISTANCE

Nous publions ci-dessous le résultat de notre huitième concours relatif aux records de hauteur et de distance.

Voici quelles étaient les questions posées :

1° *Quel sera au 1er octobre le record de la hauteur ?*
2° *Par qui sera-t-il détenu ?*
3° *Quel sera le record de la distance ?*
4° *Par qui sera-t-il détenu ?*
5° *Quel sera le record de la hauteur avec passager ?*

Voici quelle était la réponse exacte :

1° 4.250 mètres; 2° Pat Garros; 3° 720 kilomètres; 4° Fourny; 5° 2.460 mètres.

Notre classement est le suivant :

1° M. C. DANGELZER, 15, rue de Bellefond, Paris (les quatre premières réponses exactes et 2.455 mètres pour la 5e), qui gagne 50 francs.

2° M. ANTOINE CALLET, 11 *bis*, rue Mercière, à Saint-Claude (Jura), qui gagne 36 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

3° M. MAURICE LAMBREGHTS, étudiant à Vorst (Belgique), qui gagne 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

4° M. HENRY BERGASSE, 54, rue Sainte-Victoire, à Marseille, qui gagne 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

5° M. JACQUES CATHELINEAU, à Auverse (Maine-et-Loire), qui gagne 6 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

6° M. JEAN DUPRÉ, à Lamagistère (Tarn-et-Garonne), qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

7° M. G.-M. BESSÈCHE, lycée Malherbe, à Caen, qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

8° M. PIERRE DE KERANFLEC'H, Château du Quelenec à Mûr-de-Bretagne (Côtes-du-Nord), qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

9° M. JACQUES GAUSSERON, 55 *bis*, rue de l'Assomption XVIe, qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

10° M. J. MARTIN, 26, rue Davioud XVIe, qui gagne un volume de 3 fr. 50 de la librairie Pierre Lafitte et Cie.

NEUVIÈME CONCOURS (NOUVEAU)

LE MATCH CARPENTIER-YOUNG JOSEPH

Nous donnons aujourd'hui le sujet de notre neuvième concours relatif à la boxe :

1° *Quel sera le vainqueur du match Carpentier-Young Joseph?*
2° *Comment le vainqueur triomphera-t-il ?*
3° *En combien de rounds?*
4° *Y aura-t-il match nul?*

Nos prix sont les mêmes que pour les concours précédents.

1er prix : 50 francs en espèces.
2e prix : 36 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
3e prix : 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
4e prix : 12 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.
5e prix : 6 francs en volumes de la librairie Pierre Lafitte.

Du 6e, au 10e prix : 1 volume de 3 fr, 50 de la librairie Pierre Lafitte.

Ce Concours sera clos le 30 octobre, à midi. Rappelons que notre série de Concours se terminera par un Concours d'Honneur auquel ne seront admis que les dix premiers classés dans chacun de ces Concours et dont le premier prix sera de 500 francs en espèces.

Toutes les réponses doivent être adressées à la *Vie au Grand Air*. Joindre le bon de Concours qui se trouve à la page III de la couverture.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*, Paris, H.-L. MOTTI.

Le Gérant : CHARLES GUYOT.